EUROPE : 0 FR. 60 ; AUTRES PAYS : 0 FR. 70
Tous les Samedis

VIE AU GRAND AIR

LE CHAMPION DU MONDE (POIDS MOYEN) BILLY PAPKE

Mercredi prochain, l'Américain Billy Papke rencontrera pour le titre de champion du monde des poids moyens, le Français Georges Carpentier.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

MUGUET ULTRA PERSISTANT BRISE DE MAI ED. PINAUD

Les Américains gens pratiques

remplacent leur montre par un

CHRONOGRAPHE JUST

qui rend cent fois plus de services

Garantie 10 Ans *pendant CINQ ANNÉES, nous réparerons* GRATUITEMENT *tous les accidents que vous lui causerez.*

22 centimes par JOUR

A TOUS ET PARTOUT

12 à 15 MOIS de CRÉDIT

par paiements de **6 fr. 70** par MOIS

Franco de port et d'emballage

8 JOURS A L'ESSAI

FOURNITURE IMMÉDIATE

Pas plus cher qu'une montre !!!

Prix	Acier oxydé	Argent fin	Or	*Au comptant*
	80 fr.	95 fr.	345 fr.	10 0/0 d'escompte

Savants, Médecins, Ingénieurs, Mécaniciens, Photographes, *c'est le plus précieux auxiliaire du laboratoire et de l'usine.*

DESCRIPTION TECHNIQUE. — Mouvement à échappement à ancre ligne droite, balancier compensé, métal Invar, spiral Bréguet, 15 rubis fins, antimagnétique. Réglé aux positions et aux températures. Calibrage et interchangeabilité absolus. Fonctions de chronométrage indéréglables et instantanées.

Recopier le bulletin ci-contre et l'envoyer sous enveloppe à l'adresse de

J. AURICOSTE, I ☾. O ✠

Horloger de la Marine de l'Etat et de l'Observatoire du Bureau des Longitudes

10, Rue La Boëtie, Paris

Envoi gratuit sur demande de la brochure illustrée, amusante et instructive

BULLETIN DE SOUSCRIPTION

Je soussigné déclare acheter à M. **J. Auricoste**, un chronographe " JUST ", tel qu'il est décrit dans l'annonce ci-dessus, au prix de :

80 fr., en acier oxydé, payable en 12 mois par versements de 6 fr. 70
95 fr., en argent fin. » 12 » » 7 fr. 90
345 fr., en or, » 15 » » 23 fr.

Fait à ..... *le* *191*

Nom et Prénoms ..... Signature

Profession ou Qualité .....

Demeurant à ..... rue .....

Département ..... depuis le .....

LE PLUS HAUT PROGRÈS DE LA CHRONOMETRIE MODERNE

A.-W. Gamage Ltd

FOOTBALL

Un Catalogue spécial en français contenant les plus complets détails sur tous les accessoires pour Football-Association et Rugby vient d'être créé par A.-W. Gamage Ltd., Holborn, Londres, E.C., Angleterre.

La maison Gamage est la plus importante du monde, pour articles de sports athlétiques, tels que ballons, maillots, chemises, culottes, chaussures et bas pour football, et tous les autres, dont ce Catalogue donne le détail avec les prix les meilleurs marché.

Gamage adressent leur Catalogue franco partout.

A.-W. GAMAGE Ltd Holborn London E.C.

Angleterre Angleterre

MÉDAILLES
BRELOQUES
INSIGNES

MODÈLES SPÉCIAUX SUR DEMANDE

A. LAHURE 23 et 25, rue de Balkans

Téléphone 911-86

Envoi franco du catalogue n° 4

CYCLES

La Française-Diamant

MOTOCYCLETTE

J'AI 38 ANS

ET JE SUIS RENTIER !

C'est par les Courses et le Magnétisme combinés que j'ai su acquérir mon aisance.

Contre **0** fr. **20** j'envoie sous pli cacheté 4 intéressantes Notices relatant d'une façon détaillée le Sommaire d'Ouvrages qui ne seront jamais en Librairie. **Du Client à l'Auteur** tel est mon principe. Pas d'intermédiaires ! Ceux-ci ne sauraient en effet repondre à bon escient à une question posée après lecture des volumes. Ecrire : **P. SUARD**, 35, Rue Dequen, Vincennes (Seine).

AMBULANCES AUTOMOBILES DUPON

10, rue Hautefeuille, 10, PARIS

Paris - Province - Etr

Bl. 818-67

APPAREIL de SUSPEN

"breveté" évitant l secousse. — Perso choisi et expérim

Téléphone 818-6

Adr. Telegraph. DUPONFEUIL

Succursale à Berck-Plag

LIRE

FEMINA

La revue idéale de la Femme et de la Jeune Fille

Petites Annonces de la "Vie au Grand Air"

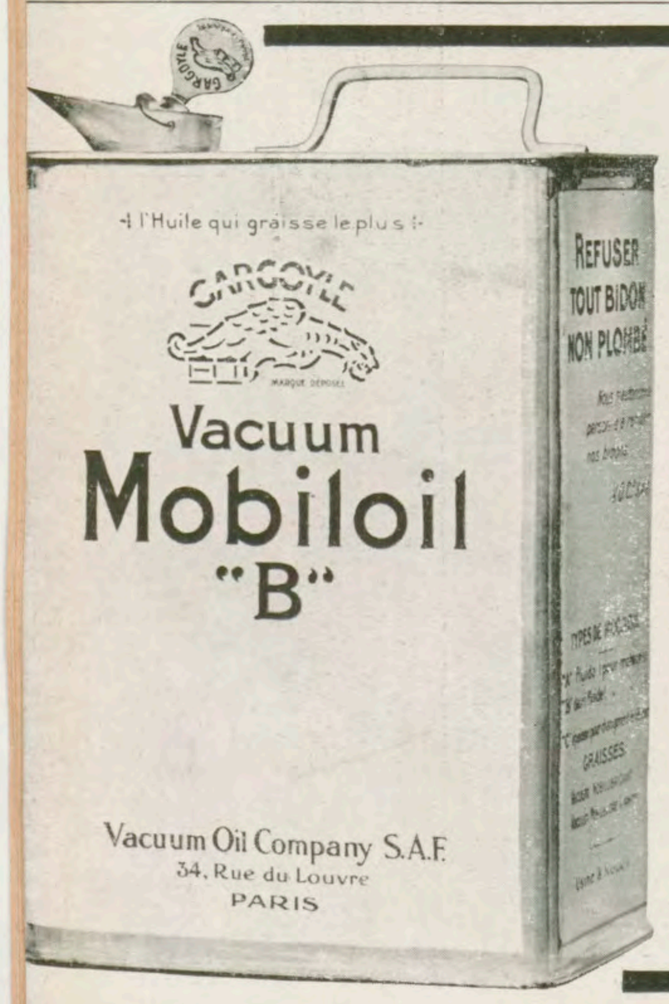
CHATS DE SIAM. Pivron, rue La Motte, Le Mans.

POURQUOI PERDRE UNE SEMAINE

à attendre que votre carrossier ait remplacé votre torpédo par votre limousine et une facture ? ALORS que la

Carrosserie VINET à Courbevoie

peut transformer vos vieilles carrosseries en amovibles au moyen de son système breveté, et votre chauffeur pourra à lui seul les interchanger en cinq minutes.



MOBILOIL *à GAILLON*

MOTOCYCLETTES. — Devay, Martinez, Grapperon

VOITURES TOURISTES. — S. C. A. P., Hispano-Suiza, Barré, Côte.

VOITURES DE COURSE. — Fiat, Grégoire, Crespelle.

Tous employaient MOBILOIL B. B.

de la VACUUM OIL COMPANY, 34, rue du Louvre, PARIS

La Vie au Grand Air

N° 735 — 19 Octobre 1912

ABONNEMENTS :
France.. .. .. 24 francs.
Étranger. .. .. 28 —
Changement d'adresse : 0 fr. 75.
Les abonnements peuvent se payer en deux fois.

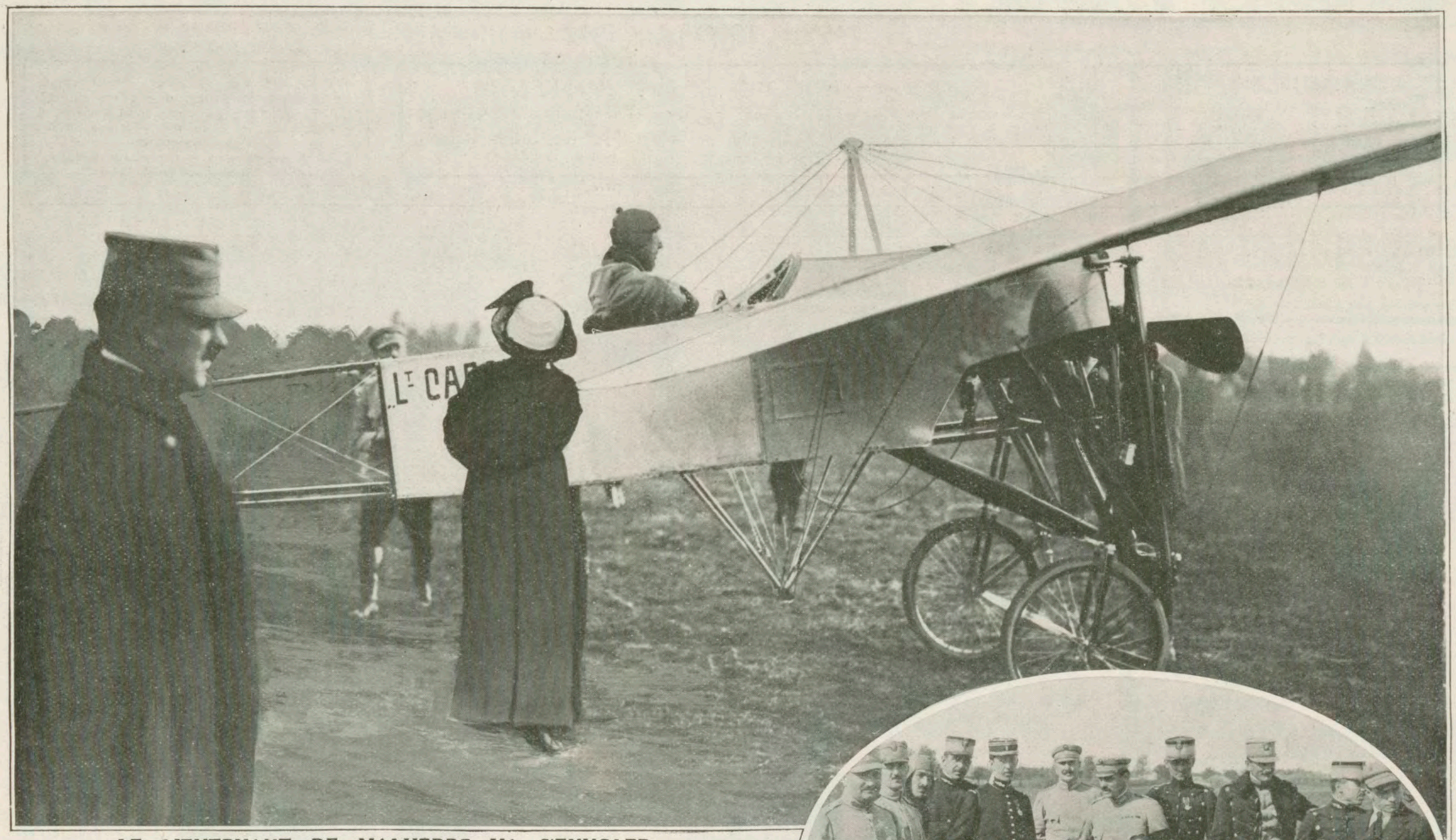
PIERRE LAFITTE & Cie, ÉDITEURS
90, avenue des Champs-Élysées, Paris — Téléphone : 528-64-66-68
Publicité : Huguet, de Pallissaux et Cie, 11, boul. des Italiens
Tous droits réservés pour tous pays. — Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte et Cie.

AVANTAGES AUX ABONNÉS
Les abonnés bénéficient de 5 fr. 50 par an sur les acheteurs au numéro. Ils reçoivent gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes.
Liste des primes envoyée franco sur demande.

UN SAUT PAR TROIS AU CONCOURS HIPPIQUE DE COMPIÈGNE

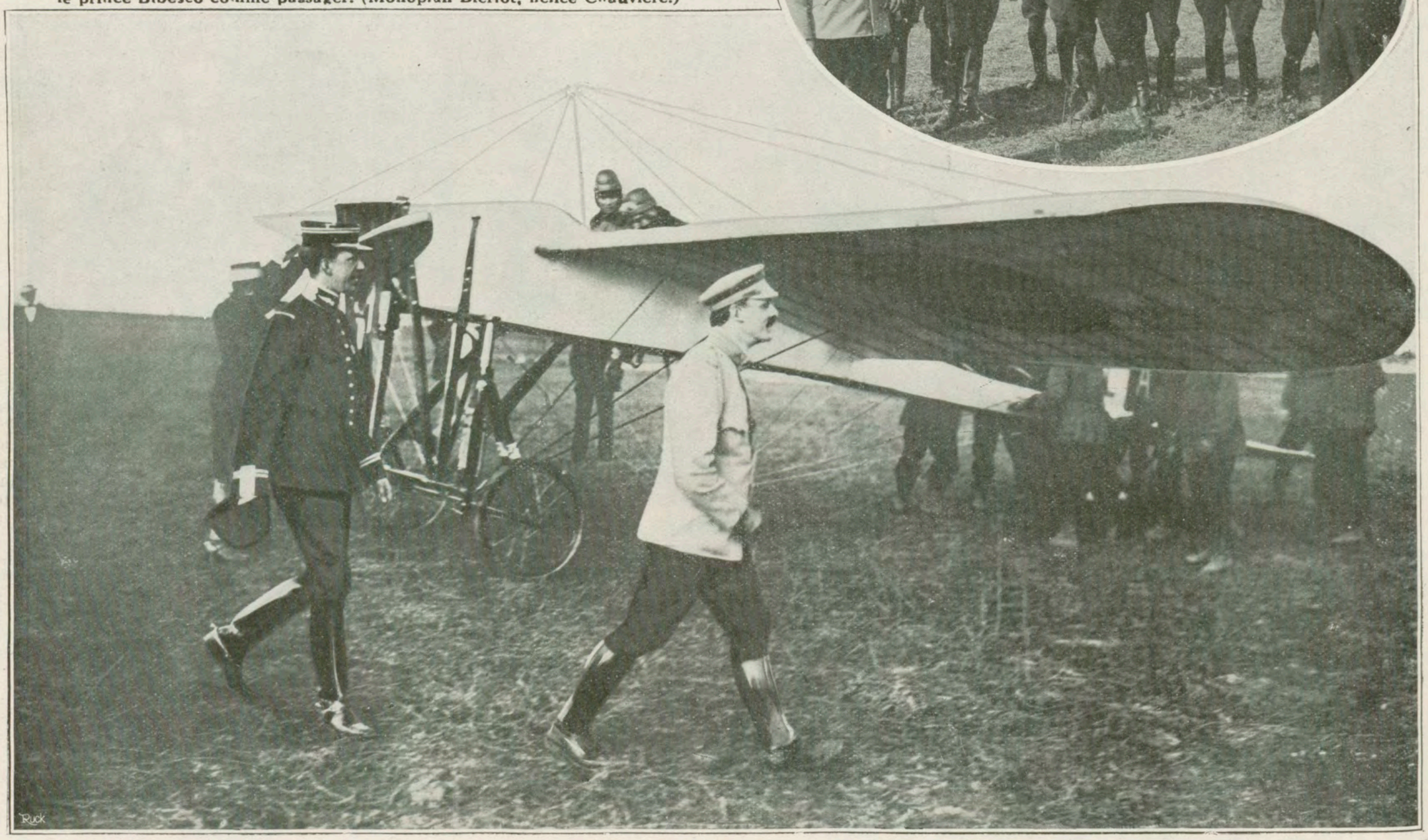
Le concours hippique de Compiègne qui s'est disputé la semaine dernière a remporté un très vif succès. L'une des originalités de cette série d'épreuves résida dans la présentation des équipages de chasse et dans la participation de quelques-unes de nos meilleures amazones. Nous représentons l'équipage Spa-D. .H au saut d'une haie. M. et Mme Paul Lambert se signalèrent dans ce parcours qu'ils effectuèrent avec une belle précision.

LE LIEUTENANT DE MALHERBE EN ROUMANIE



LE LIEUTENANT DE MALHERBE VA S'ENVOLER

Le lieutenant de Malherbe, l'excellent pilote militaire, vient d'être invité par le gouvernement roumain à aller visiter les champs d'aviation de Roumanie. Il a volé avec le prince Bibesco comme passager. (Monoplan Blériot, hélice Chauvière.)



LE LIEUTENANT CAPSHA AU DÉPART

Le lieutenant Capsha est certainement le meilleur aviateur roumain, et ses vols très remarquables furent très admirés par le lieutenant de Malherbe. Celui-ci a constaté que le gouvernement de Roumanie avait fait beaucoup de progrès sous le rapport de l'aviation et que ce service aérien était organisé de façon très méthodique, sur les plans de notre cinquième arme. A droite, le lieutenant de Malherbe cause avec les officiers aviateurs roumains.

SOMMAIRE

Le champion du monde des poids moyens Billy Papke.. Couverture
Un saut par trois, au concours hippique de Compiègne .. 797
Le lieutenant de Malherbe en Roumanie.. 798
Carpentier battra-t-il Billy Papke ? par J. Mortane. 799
Gauche ou droite ? par Georges Prade.. 799
Les gaietés de l'aéronautique, par François Peyrey. 800
Une excursion de mille alpinistes.. 801
Le Carnet du Sportsman.. 802
Le concours hippique de Compiègne .. 803
Les footballeurs sud-africains sont revenus en Europe. 804-5
Le Challenge de la V. G. A.. 806
La soirée de boxe.. 806
La force, par Géo Lefèvre .. 807
Le concours hippique de Compiègne, par Bierre .. 807
Le golf et la femme, par Paul Hamelle .. 807
Le petit dictionnaire sportif.. 808
Le bloc-notes de la semaine.. 809
Le vainqueur du Prix du Conseil Municipal .. 810
Le Grand Criterium, par Stuart .. 810
Du Tremblay à Auteuil .. 811
Le Criterium et le Prix Gladiateur .. 812
France et Allemagne, par Marc Gouvieux. .. 813
L'aviation en Allemagne.. 814
Un nouveau terrain de football .. 814

LE CARNET MULTIPRIMES

DES ABONNÉS DE LA VIE AU GRAND AIR

Les avantages réservés à nos abonnés sont tellement nombreux, que nous avons cru bon de les grouper d'une façon simple et pratique en un coquet Carnet, dénommé le Carnet Multiprimes. Parmi les avantages contenus dans ce carnet, nous signalerons notamment :

1° *Une assurance gratuite à choisir.*
2° *Des réductions de prix dans un grand nombre de magasins.*
3° *Des réductions de prix ou déclassement de places dans un grand nombre de théâtres et spectacles.*
4° *Des réductions de prix sur le traitement dans un grand nombre de stations thermales.*
5° *Des réductions de prix sur des voyages ou croisières.*
6° *Des réductions de prix sur le tarif de nos petites annonces.*
7° *Une réduction de 2 francs sur le prix de l'abonnement d'un an à* Je Sais Tout.
8° *Une réduction de 2 francs sur le prix de l'abonnement d'un an à* Fermes et Châteaux,
9° *Une photographie en couleurs naturelles (5 francs au lieu de 10 francs).*
10° *Deux primes gratuites à choisir.*

Le *Carnet Multiprimes* est adressé à tout abonné qui en fait la demande (joindre sa bande d'abonnement et 0 fr. 50 pour frais divers. Etranger 0 fr. 75).

Rappelons à nos abonnés qu'outre les avantages ci-dessus indiqués, ils réalisent une économie de 5 fr. 50 sur les acheteurs au numéro. L'abonnement d'un an à *la Vie au Grand Air* peut être payé en deux versements égaux : le premier en souscrivant, le second six mois après.

PROPOS D'UN SPORTSMAN

POUR RECONQUÉRIR UNE COUPE

Distraits par les bruits d'une semaine qui a vu les classiques 1.000 *mètres de la côte de Gaillon escaladés en 22 secondes, le record cycliste de l'heure élevé de 5 kilomètres, la France, de Valenciennes à Biarritz, « survolée » entre un lever et un coucher de soleil, nous n'avons peut-être pas pris garde à la nouvelle — lointaine et comme d'un autre temps — qui nous informait que sir Thomas Lipton passait l'Atlantique pour faire modifier le règlement de la Coupe America.*

Qu'est-ce que cet homme ? Qu'est-ce que cette Coupe ? Il n'est pas superflu de le rappeler aux jeunes générations éprises de locomotion mécanique, qui ne savent que pétrole, vapeur, électricité.

Sir Thomas Lipton est cet Irlandais qui personnifie le yachting — le yachting dont l'unique force motrice est le vent ; cet insulaire obstiné — tenax propositi vir *— qui a juré de reconquérir à son île cette Coupe, paix et symbole de la suprématie voilière, perdue depuis* 1851. *Il ne lui suffit pas que la patrie de Drake et de Nelson ait la première marine de guerre moderne. Son amour-propre souffre que dans les luttes de ce sport antique et divin — la voile — elle ne soit pas la première aussi.* England rule the waves. *Le nom de « Shamrock » I. II. III. évoque — noble époque — le triple essai malheureux d'un courage « qui ne sait pas quand il est battu ».*

On a pu s'étonner de ce malheur constant qui semble un démenti « à la glorieuse incertitude du sport » et dans un double domaine aussi instable que l'air et l'eau — l'eau où l'Angleterre règne. A ce phénomène, il est une explication : l'article du règlement qui veut que le « challenger » fasse la traversée de l'Atlantique par ses propres moyens. Sir Thomas Lipton demande qu'on le change. Il se heurte à la tradition. La tradition, soit. Elle est le lien excellent, essentiel, entre le passé et le présent. Mais elle n'est pas un bloc intangible.

Son culte — pour n'être pas une superstition, — doit distinguer entre ses éléments, les vivaces et les surannés. Et s'il n'était que suranné, mais il est anti-sportif, cet article qui handicape l'Angleterre, qui l'oblige à opposer un cruiser à un racer. Anti-sportif, il ne l'était peut-être pas autant jadis, quand les deux types étaient moins différents. Il l'est aujourd'hui. La preuve en est faite. Changez-le donc. La tradition, base du sport, ne saurait être un obstacle au sport.

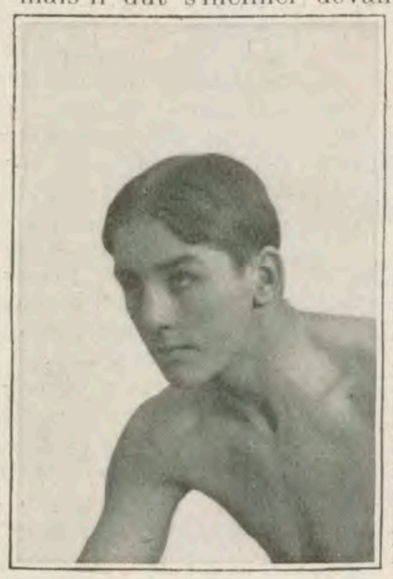
Bonne chance au vaillant « Challenger ! »

BOXE

Carpentier battra-t-il Billy Papke ?

Le premier grand match de la saison se disputera mercredi prochain.

Avant de parler du combat qui doit mettre aux prises le jeune Français, Georges Carpentier, et l'Américain, Billy Papke, il convient d'enregistrer la belle victoire remportée vendredi dernier par le petit champion d'Europe des poids bantams, Charles Ledoux, sur le nègre américain, Sam Minto, qu'il mit knock-out à la huitième reprise, après une lutte sauvage, au Premierland. Le noir était certainement plus scientifique que notre représentant, mais il dut s'incliner devant sa fougue et sa puissance. Je crois qu'à l'heure actuelle, Ledoux est, avec de Ponthieu, le Français le plus qualifié pour fournir un champion du monde. Lorsque paraîtront ces lignes, le Boxeland aura donné la séance où Hogan fera sa rentrée, après deux ans de service militaire, et où Ledoux et Gaillard se rencontreront pour le titre de champion de France et d'Europe des poids bantams. Si nous devions avoir toujours de semblables réunions, nous cesserions de protester, mais cela durera-t-il ?



G. CARPENTIER.

Quelle que soit l'importance de ces combats, elle est éclipsée par celle que les sportsmen attachent au Championnat du monde des poids moyens et Billy Papke, détenteur du titre, l'abandonnera-t-il à Georges Carpentier ou le conservera-t-il ? Car la décision prise par le Comité National de New-York déclarant Frank Mantell successeur de Billy Papke, par suite du forfait de celui-ci, est tellement cocasse qu'on ne doit pas y attacher la moindre importance. Devenir champion du monde sans combattre est la plus grande nouveauté et la plus forte hérésie sportive qui puisse être enregistrée. Qu'on inflige à Papke une amende, soit ; qu'on le pénalise, fort bien, mais qu'on prétende qu'il est moins bon qu'un autre homme qu'il n'a pas rencontré, dépasse les bornes permises. Donc, jusqu'à ce qu'il ait été régulièrement battu pour le titre, nous devrons considérer Billy Papke comme le champion du monde de sa catégorie. Et je crains pour lui que, d'ici peu, ce soit Carpentier qui supporte une semblable responsabilité.

Il est cependant difficile d'établir un pronostic à coup sûr. D'une saison à l'autre, on enregistre bien des changements dans la forme d'un pugiliste. Notre grand boxeur est-il toujours aussi remarquable ou bien a-t-il baissé ? Ne se fatiguera-t-il pas en descendant au poids ? Descamps prétend que sa croissance s'est arrêtée, que son poids normal, hors de l'entraînement, est de 75 kilos et qu'il n'éprouvera aucune difficulté à se présenter à la limite prescrite. Il suit un travail méthodique et très sérieux aux environs de Vernon et doit, selon ses partisans, gagner facilement. Cet optimisme pourrait nous donner la plus entière confiance, s'il n'était pas poussé aussi loin du côté de Billy Papke.

Selon lui et selon son manager, Al. Lippe, Carpentier sera battu et jamais le champion ne s'est trouvé en aussi belle forme. Quelle chance pour nous ! Malheureusement, nous entendons toujours ressasser les mêmes paroles à la veille des matches importants. C'est pourquoi il est préférable de nous en tenir à l'étude du papier dont les indications sont parfois bien fragiles.

Que dit-il en l'occurrence ?

Comme d'habitude, il est impossible de tirer des conclusions des derniers combats fournis en Amérique par Billy Papke. Lors de son match, sans décision, naturellement, avec Léo Houck, sept journaux sur huit accordaient l'avantage à celui que nous vîmes si brillamment triompher d'Harry Lewis à Paris. Quand il rencontra Jack Denning, presque toutes les gazettes assurèrent que Papke avait gagné. Que cela signifie-t-il exactement, nous l'ignorons ? C'est pourquoi il vaut mieux nous en tenir à la dernière exhibition, devant le public français, de celui qui fut le digne successeur de Stanley Ketchell.

Il rencontrait Moreau qu'il força à abandonner au quatorzième round, non sans l'avoir expédié à terre à plusieurs reprises. Or, le même Moreau ne tint que quatre reprises devant Frank Klaus qui l'étalait à ses pieds quand il voulait et se fit disqualifier, alors qu'il n'en avait plus que pour quelques secondes avant d'être knock-outé. Carpentier se fit disqualifier lors de son combat avec Frank Klaus à la dix neuvième reprise lorsqu'il avait un réel avantage aux points.

D'où nous pouvons conclure que Frank Klaus est bien supérieur à Billy Papke et que, par conséquent, Carpentier, d'une valeur sensiblement égale à celle de Klaus, doit triompher de Billy Papke. Le papier indiquerait même une victoire relativement facile. Mais que de fois nous avons été trompés par lui.

C'est pourquoi nous ne serons pas aussi catégoriques : nous serions fort étonnés si Carpentier n'enregistrait pas un nouveau succès qui ferait de lui un champion du monde. A la condition, bien entendu, que les corps-à-corps soient interdits. Et, en toute sincérité, nous sommes pourtant forcés de reconnaître que, dans un match officiel, pareille clause ne devrait jamais intervenir, car elle suffit à fausser un résultat.

Jacques Mortane.

AUTOMOBILE

Gauche ou droite ?

La conduite à droite est néfaste.

C'est un peu comme dans Courteline.

L'immortel humoriste nous avait enseigné déjà comment au régiment tout s'arrange. Une capote n'est jamais trop étroite ou trop large, c'est l'homme qui est trop gros ou trop maigre. A lui d'arranger son abdomen avec la capote qu'on lui a fournie. Il y a également le pantalon qui s'allonge à l'usage ou qui raccourcit quand il a été porté.

La commission de la route vient de prendre une décision analogue, qu'elle a soumise au ministre des Travaux publics. Le nombre des accidents d'automobiles, en France, ayant augmenté de façon désastreuse — nous en avons touché un mot ici-même, en essayant d'en démêler les multiples et complexes raisons, — les membres de la commission se sont dit : « Il faut changer tout cela ! Les charretiers se refusent à apprendre qu'il faut prendre sa droite. Nous allons leur imposer de prendre leur gauche. Tout le monde conduira à gauche, comme en Angleterre, est-ce que tout ne se passe pas à merveille en Angleterre ? Regardez une rue de Londres, tout le monde tient religieusement sa gauche. Regardez, au contraire, une rue de Paris. Personne n'y tient sa droite. Les cochers se promènent au milieu de la chaussée, en se retournant à tous les carrefours. Allez sur une route de la belle France. Le conducteur somnole dans sa charrette. Preuve évidente qu'il ne veut pas prendre sa droite. Qu'il prenne sa gauche ! Tout s'arrangera. »

C'est évident, le pantalon s'allongera à l'usage, ou la capote raccourcira à force d'avoir été portée.

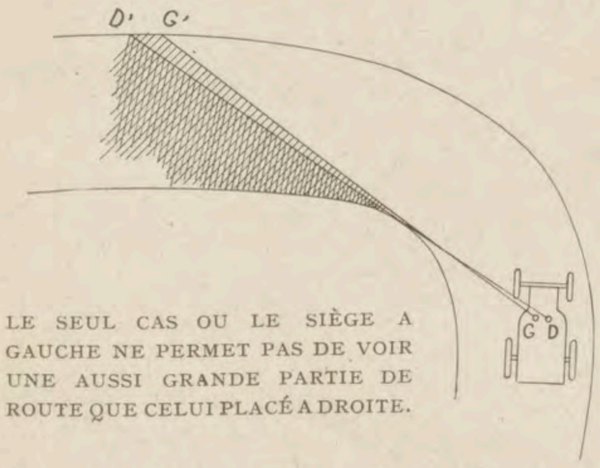
Malheureusement, il n'y a qu'en politique où la maxime : « Il n'y a pas de péril à gauche », soit bien accueillie. La nouvelle de cet ukase, ajoutant une complication nouvelle à toutes celles dont nous souffrions déjà, a été accueillie avec fraîcheur.

Depuis vingt ans, on répète aux voituriers français qu'il faut prendre leur droite et l'on est parvenu à leur en donner à peu près l'habitude. Patatras ! tout est à recommencer ! A gauche, mes amis, à gauche, comme en Angleterre.

La commission du code de la route qui a émis ce vœu plutôt bizarre, m'est apparue comme formée, en majorité, de gens très intelligents. Je le dis avec d'autant plus de grâce que j'en suis. Le vote qu'elle a si glorieusement et si laborieusement formulé, montre que quarante personnes intelligentes peuvent, lorsqu'elles sont réunies, faire une puissance

moyenne de vingt... mettons médiocres cerveaux. J'en parle toujours en connaissance de cause, je le répète: J'en suis. Il est évident que les arguments ne manquent pas, au point de vue théorique et fameux de la gauche. Le charretier est à gauche, en tête de ses chevaux. Au lieu de tenir le milieu de la route, ce qu'il fait lorsqu'il marche sur la droite, il sera sur le bas-côté, ramenant ses chevaux à lui. Pour le cocher ou le chauffeur qui sont sur leur siège, à droite, tenir la gauche, permettra de voir plus loin, au milieu de la route, derrière l'obstacle ou dans le virage à prendre...

Oui, mais tout le monde est esclave de ses habitudes. Il y a des médecins qui ont prouvé que la place de nos organes, dans notre corps, n'était rien moins que logique. Il est ridicule qu'ils soient tous entassés au même point. Est-ce à dire qu'on va nous les prendre et les distribuer à leur place logique ? Le malade mourra. Songez à ce qu'il adviendra si l'on promulgue une telle loi. Il y aura, pendant des années, des charretiers vieux turcs, qui prendront encore, par habitude, leur droite, et des charretiers jeunes turcs, qui prendront la gauche. Or, à distance, et à la vitesse ordinaire d'une auto, rien ne ressemble plus à un charretier vieux turc qu'un charretier jeune turc.



LE SEUL CAS OU LE SIÈGE A GAUCHE NE PERMET PAS DE VOIR UNE AUSSI GRANDE PARTIE DE ROUTE QUE CELUI PLACÉ A DROITE.

J'arrive. Je vois une charrette. Elle est, comme elles le sont toutes, par la force même des choses, et par la construction de nos routes, au milieu de la chaussée. Vais-je attendre qu'elle soit rangée pour savoir où elle ira? Alors, inutile de faire une loi. Et si je décide moi-même, il y a une chance sur deux pour que je me trompe. Il y a fort justement un pays, l'Autriche où, non pas dans la même province, mais de province à province on prend ou la gauche ou la droite. Rien de plus horripilant! C'est l'Autriche. Il y eut jadis même confusion en Belgique.

C'est une ère analogue que l'on va ouvrir pour vingt ans au moins en France. Je dis vingt ans, car si en vingt ans nous n'avons pas pu encore apprendre à des voituriers à tenir la droite, qu'ils devaient tenir déjà, pourquoi voulez-vous que nous mettions un temps moindre à leur faire perdre d'abord cette habitude, puis à leur donner l'habitude nouvelle de tenir la gauche.

De tous les grands pays, l'Angleterre est le seul où l'on tienne la gauche, et tous les pays qui sont nos voisins prescrivent comme nous de tenir la droite. J'ai reçu à ce sujet, et pour avoir avancé une telle opinion, une lettre charmante de M. Claude Farrère, le délicieux écrivain, qui me dit :

— Mais quelle erreur, partout on tient la gauche, il n'y a qu'en France qu'on tient la droite. En Belgique, en Espagne, on tient la gauche, pour ne citer que ces pays-là!

Hélas! cher monsieur Farrère, c'est le contraire. En Belgique, en Espagne, comme partout ou à peu près, on tient la droite. Il n'y a guère qu'en Grande-Bretagne. Et même dans les pays anglo-saxons, comme les Etats-Unis, dans les pays de protectorat anglais, comme l'Egypte, on tient la droite.

Il n'est pas mauvais de résumer la question géographique en un petit tableau comparatif:

Pays dans lesquels on conduit

à gauche :

Grande-Bretagne.	Portugal.
Autriche-Hongrie (moins 4 provinces).	Suède.
	Gand, en Belgique.
Danemark.	Chantilly, en France.

à droite :

France.	Espagne.
Allemagne.	Etats-Unis.
Belgique.	Luxembourg.
Hollande.	Egypte.
Suisse.	Mexique.
Italie.	Tyrol, Voralberg.
Norvège.	Carinthie,
Russie	Dalmatie.

Une explication s'impose pour les villes qui font exception dans les pays. En Italie, les villes aux rues étroites ont permis l'installation de tramways électriques qui tiennent leur gauche avec voie unique. D'où nécessité de s'y conformer. A Gand, il y a, paraît-il, une raison analogue, celle des virages sur les innombrables ponts de la ville flamande, virages qu'il est impossible, le plus souvent, de faire en conduisant à droite. En revanche, Anvers a imposé la conduite à droite au lieu de la conduite à gauche.

La véritable réforme à faire serait de ne pas exagérer le bombement du profil transversal de la route, qui, en théorie, toujours, fait des routes parfaites pour l'écoulement des eaux, mais où le milieu seul est praticable.

Voilà pourquoi tout le monde est au centre : le chauffeur, parce qu'il cherche à tirer sa roue de la bordure du trottoir où l'entraîne la pente; le voiturier, parce que son cheval ayant encore, les quatre pattes égales, ne peut se promener en tirant sa charge que là où ses quatre pattes sont d'aplomb.

Seulement, allez dire cela à des ingénieurs des ponts! Ils ne fabriquent pas de cheval, et ils nous prouveraient que le cheval est manifestement dans son tort.

GEORGES PRADE.

Poignée de nouvelles

Le Gouvernement anglais vient de prohiber l'échappement libre sur les motocyclettes comme il l'avait déjà prohibé sur les voitures.

— Les 26 et 27 décembre se disputera sur le parcours Londres-Exeter-Londres (600 kilomètres) une course de motocyclettes.

— La commission sportive de l'Automobile-Club continue à recevoir des propositions de Circuits pour le Grand Prix de 1912. Quand nous serons à cent...

AVIATION

Les Gaietés de l'Aéronautique (1)

Quelques rêves et la... réalité.

L'ESPOIR, a dit je ne sais quel auteur, n'est qu'un rêve éveillé. Voici de nouveaux naïfs, passionnés de vol artificiel, et dont les rêves furent encore déçus. Avec eux se terminent les essais lointains et commence la période contemporaine.

Dans la huitième partie des *Tumultes de Naples*, ouvrage édité en 1648, l'on peut lire une curieuse lettre qu'écrivit, le 22 décembre de l'année précédente, un gentilhomme polonais de la cour de Varsovie. Cette lettre traite d'une « merveilleuse proposition de voler en l'air, faite au roi de Pologne ».

Le gentilhomme polonais déclare à son correspondant qu'il va l'entretenir d'un fait susceptible aussi bien d'exciter la risée du vulgaire que l'attention des personnes doctes et curieuses. Puis il entre en plein dans son sujet :

« Il se trouve en la cour de Varsovie un personnage nouvellement arrivé d'Arabie, qui est venu offrir sa teste au roi de Pologne s'il n'a apporté l'invention d'une machine aérienne, construite d'une manière si légère et néanmoins si ferme, qu'elle est capable de soutenir deux hommes en l'air. L'un peut dormir, tandis que l'autre fait mouvoir la machine qui est semblable aux dragons des vieilles tapisseries, et dont je ne sais point s'il y en a jamais eu de vivants, non plus que licornes, griffons, phénix, et plusieurs autres choses que nous croyons sur la foi de bonne antiquité, sans les avoir jamais vues ».

Le gentilhomme ajoute que l'invention arabe fait naître une vive espérance, bien que l'inventeur ait fait la promesse suivante qui lui aliène beaucoup d'esprits ; « La diligence de ce courrier céleste sera de quarante de nos lieues par jour, qui sont plus de quatre-vingts des vostres ».

Cependant le gentilhomme rappelle les tentatives précédentes. Il n'ignore pas qu'en la ville de Paris un étranger assembla sur le quai du Louvre et sur celui de la Tour de Nesles, plusieurs milliers de spectateurs: « Cet inconsidéré ayant pris son vol de dessus cette haute tour, se rompit malheureusement le col et tomba tout froissé sur la grève ». Il sait également qu'après Dédale « le plus fameux mécanicien de son temps », Archytas de Tarente construisit un pigeon de bois « qui vola fort haut au-dessus de lui, et aussi un aigle artificiel, à Nuremberg, lors de la magnifique entrée dans cette ville de l'empereur Maximilien », Il cite une autre expérience, toujours à Nuremberg, d'un homme volant « élevé fort haut par une machine de même nature. Mais les ressorts étant venus à se rompre à la moitié de son vol, elle le mit a pied si rudement qu'il en eut la cuisse rompue et courut grand risque de sa vie ».

En ce qui concerne les projets de vol du personnage arrivé d'Arabie, le gentilhomme assure que les mathématiciens polonais, consultés sur cette affaire, en envisagent l'exécution difficile, mais non impossible. Il partage cet optimisme relatif, et ne peut croire que le personnage soit gratuitement venu « affronter cette cour qui n'entend point raillerie en de telles matières, non plus que la vôtre où j'ai su, de bonne part, qu'on avait pendu un affronteur pour avoir déclaré savoir ce qu'il ne savait pas. »

Une seconde lettre a sans doute donné le compte rendu de l'expérience. Il est fâcheux qu'elle ait été égarée. Nous comblerons cette lacune regrettable en contant le premier essai d'aviation en Russie. On verra que, pas plus que la Pologne, la Russie n'entendait « raillerie en de telles matières ».

Ce premier aviateur russe fut un simple paysan. Il déclara, le 3 avril 1680, au bureau de Strelitz, qu'il se chargeait de confectionner des ailes et qu'il volerait comme un oiseau. Ses ailes, en mica, lui furent payées 18 roubles par le Trésor.

Le jour indiqué, en présence d'un ministre, le prince Jean Frœcourow, et d'un public nombreux, le paysan se signa pieusement, mit ses ailes en mouvement sans obtenir le moindre résultat. Il s'excusa en disant que le système était trop lourd, et termina en demandant un nouveau subside. Il obtint 5 roubles. Or, raconte Gelabougsky, la seconde tentative n'eut pas plus de succès.

Aussi, le premier aviateur russe fut immédiatement condamné à recevoir une notable quantité de coups de verge, après qu'il eut remboursé les frais. Passons aux rêveurs modernes.

Les personnes qui, en dormant, volètent çà et là, comme les oiseaux, affirment qu'aucun autre rêve ne laisse un sentiment d'aussi précise réalité. Le peintre Raffaelli, sujet, en rêve, à l'impression de flotter en l'air, confesse qu'il lui est arrivé, au réveil, de sauter de son lit pour tenter l'expérience. Herbert Spencer a connu de ces rêveurs qui faillirent se tuer en voulant vivre leur rêve, notamment en voulant descendre un escalier en volant. Gérard de Nerval fut arrêté par une patrouille un soir qu'il se préparait à monter vers les étoiles, dans une tenue légère. Léon Tolstoï, à l'âge de huit ans, se précipita du premier étage et dut, après cette tentative, garder le lit durant plusieurs semaines. Je tiens enfin du regretté duc Decazes, que certain bonhomme chut durement sur le sol, encore qu'il se fut enduit le corps de glu avant de se rouler sur un tas de plumes de volailles!

Plus récemment, une mésaventure simplement ridicule était réservée à M. Spencer, à Londres, en 1868. M. Spencer, qu'il ne faut pas confondre avec le philosophe, s'était fait suspendre verticalement à une corde horizontale par la ceinture. Il avait attaché, au bas de son dos, une queue de quatre mètres de longueur, et de larges nageoires prolongeaient ses bras. Ainsi accoutré, M. Spencer agita nageoires et queue avec une énergie louable — aussi louable que vaine, hélas!

A dire vrai, certains appareils furent plus compliqués. En février 1902, un incendie dévora l'oiseau mécanique de M. Buchanan, à Cosham (Hampshire). Cet oiseau, à peine terminé, eut pu, au dire de M. Buchanan, monter en levant la tête et plonger en la baissant — ainsi que les canards...

En outre, M. Buchanan prétendait à une vitesse de 30 à 40 milles à l'heure et, de plus, affirmait qu'à bord de son système, il se rendrait *facilement* d'un continent à un autre.

Si nous en croyons le *Sun*, le volateur affectait bien la forme d'un oiseau, mais d'un oiseau à qui on aurait coupé les ailes et les pattes! Toutefois, M. Buchanan n'avait pas cru pouvoir refuser à l'automate infortuné un magnifique bec en aluminium. Ce bec ne s'ouvrait pas. Pourquoi d'ailleurs se serait-il ouvert? Pour appeler au secours, signaler l'incendie?

Enfin — le système était décidément bien extraordinaire — le ventre de l'oiseau, qui ne fut pas migrateur, devait renfermer les voyageurs avec le mécanisme, défini assez superficiellement. Au sujet de la force ascensionnelle, le mystère resta toujours impénétrable. L'oiseau de M. Buchanan se serait-il envolé? se serait-il cramponné à la terre de toute la force de ses moignons? Nous ne saurions répondre à ce double point d'interrogation. Nous nous permettrons seulement de dire que, lorsque l'on éprouve le désir de s'envoler dans un ventre d'oiseau, on peut, à la rigueur, amputer cet oiseau de ses pattes, mais lui couper les ailes est un peu excessif.

FRANÇOIS PEYREY.

(1) Voir la *Vie au Grand Air* des 27 juillet, 24 et 31 août, 14 et 28 septembre.

Poignée de nouvelles

Les aviateurs partent au régiment : Jean Benoist à Arras; Mahieu, à Reims; Frantz, à Verdun; Paumier, à Provins; Coupeau, à Laval; Sadi Lecomte, à Satory.

— Legagneux a fait des vols nocturnes, cette semaine, aux environs de Compiègne.

— Les frères Verminck et l'excellent pilote Marc Pourpe, vont partir pour l'Australie, pour une grande tournée aérienne.

UNE EXCURSION DE MILLE ALPINISTES

L'ARRIVÉE DU PREMIER BATAILLON
Le premier bataillon arrive à la cabane de Saint-Théodule. Au loin, le Cervin ; au premier plan, à gauche, deux cordées en train de monter.

LE CAMPEMENT DES 500 TENTES
Jamais encore on n'avait assisté à un pareil campement. 500 tentes étaient élevées à Champoluc, dans la vallée d'Ayas.

LE CAFÉ CHAUD
Les paysannes de Gressoney distribuent le café chaud aux touristes qui vont passer en file sous l'arc de verdure du contrôle.

LA DESCENTE DU COL DE BETTAFORCA
C'est la première fois qu'une si nombreuse caravane d'alpinistes évolua dans la haute montagne. Elle obtint un immense succès.

UNE HALTE PENDANT LA MARCHE
Le régiment des 1.000 touristes était divisé en trois bataillons : d'Aoste, de Turin et de Milan. Chacun était partagé en compagnies de 50 hommes.

EN MARCHE VERS LE BREUIL
Sur le glacier, les compagnies marchaient par « cordées » de 10, guidées par les alpinistes plus expérimentés qui apprenaient aux novices l'usage de la corde.

Le Club Alpin Italien organisa du 20 au 22 septembre une excursion de 1.000 touristes, entre les vallées de Valtoumanche et de Gressoney. Cette armée d'alpinistes arrivait par train spécial à Chatillon. Elle partait aussitôt pour Valtoumanche et le Breuil, aux pieds du Cervin, où elle campait. A 1 heure du matin, le 21, elle se remettait en marche pour le col Saint-Théodule (3.324 mètres), le col des Cimes Blanches (2.980 mètres), et la haute vallée d'Ayas, campant le soir à Champoluc, à la lisière d'un bois de sapins. Le lendemain, elle repartait pour Gressoney à travers le col de la Bettaforca (2.676 mètres). La première journée, les alpinistes faisaient huit heures de marche effective, la seconde treize, la troisième sept. Le Ministère de la Guerre italien avait mis plus de 600 tentes, 500 couvertures et une compagnie d'alpins à la disposition du Club Italien. On se rend compte des terribles difficultés que rencontrèrent les organisateurs, qui les vainquirent avec une admirable méthode.

G. B.

LE CARNET DU SPORTSMAN

CALENDRIER DE LA SEMAINE

DIMANCHE 20 OCTOBRE. — *Hippisme.* — Courses à Longchamp.

DIMANCHE 20 OCTOBRE. — *Cyclisme.* — Parc des Princes : course de demi-fond (80 kilom.).

DIMANCHE 20 OCTOBRE. — *Course à pied.* — Réunion au Racing-Club de France.

MERCREDI 23 OCTOBRE. — *Boxe.* — Match Carpentier-Billy Papke.

JEUDI 24 OCTOBRE. — *Hippisme.* — Courses à Auteuil.

SAMEDI 26 OCTOBRE — *Aviation.* — Inauguration du Salon de l'Aviation.

Pourquoi n'a-t-elle pas continué à regarder passer les trains ?

Aussitôt après le concours d'aéroplanes militaires anglais, qui fut gagné par notre vieille connaissance, le colonel Cody, ce dernier atterrissant après un superbe vol, vint se poser en vitesse sur... une vache qui n'en pouvait mais... et qui, stupéfaite, ne fit pas un pas pour se garer de ce bolide d'un nouveau genre.

Le propriétaire de ce solennel mammifère attaqua l'aviateur et lui réclama des dommages et intérêts que le pilote refuse de payer, alléguant que la vache... s'est suicidée !

C'est cette grave question que le tribunal juge actuellement, et devant le sérieux avec lequel ces hypothèses sont examinées, on peut dire avec certitude que l'humour anglais est loin d'être mort.

Mais qui chantera la mort de la vache, symbole du terre à terre, causée par le progrès ailé ?

Homère, que n'es-tu plus là ?

Si non e vero... e bene trovato...

Nos constructeurs d'aéroplanes n'ont plus qu'à fermer boutique. En effet, si ce que l'on annonce est exact, les appareils qu'ils vendent, auront a peu près l'utilité d'une diligence à côté d'un train rapide.

Qui donc maintenant préférerait une draisienne à une de nos sveltes bicyclettes ? Et pourtant...

Il paraîtrait qu'un inventeur Italien de grande valeur, dont toutes les expériences furent contrôlées par les ingénieurs d'une grande maison Italienne, vient de trouver un monoplan, qui sort entièrement des idées que nous nous faisons des appareils existant jusqu'ici, et qui a donné des résultats merveilleux.

L'appareil, qui mesure 9 mètres de longueur sur 7 m. 50 de large est actionné par un moteur de *10 chevaux* ! avec cette force infime, par un vent de 12 mètres, le pilote obtient une vitesse de 60 kilomètres à l'heure. Mais ce qui est plus extraordinaire, c'est la suppression des hélices, les ailes servant de propulseurs, et permettant à l'appareil de s'élever *verticalement ?*

Il paraît que nous en verrons bientôt en France. Attendons avec impatience !

Et les meilleures choses ont le pire destin.

On se souvient sans doute de l'essai... malheureux, fait il y a quelques mois, de l'adjonction d'une carrosserie de luxe à un appareil d'aviation.

Le coupé aérien qui avait été fait sur l'ordre d'un mécène sportif très célèbre, vola, si je le crois, une fois, mais jamais personne, et son propriétaire moins que tout autre, ne voulut se risquer à y monter, malgré tout le rembourrage dont il était garni.

Il paraîtrait que la carrosserie qui moisissait en un coin humide d'une école d'aviation, proche de Paris, vient d'être rachetée par un loueur de voitures de la petite ville qui s'en servira comme d'un vulgaire « sapin »,

Avoir eu une destinée si *haute* et finir si bas ! Triste, triste !!!

La saison des... gogos n'est pas éternelle.

Depuis quelque temps déjà, un pilote d'aéroplane était venu s'installer dans une petite ville, située entre Dieppe et Paris, et, après avoir fait quelques tout petits vols, il avait fait savoir aux habitants, qu'il était disposé à emmener avec lui, moyennant finances, naturellement, ceux qu'un voyage aérien tenterait.

Il en avait fixé le prix à cinquante francs et, pour cette somme, on devait, d'après lui, faire le tour de la ville et descendre en un mirifique vol plané.

Malheureusement, chaque fois qu'il se présentait un amateur, on mettait le moteur en marche, l'appareil roulait quelque peu, mais jamais il ne s'enlevait.

— Panne inexplicable, disait le pilote, je vous enlèverai d'ici quelques jours.

Mais, s'il ne s'envolait pas, il encaissait la bonne galette des riches indigènes du pays, qui ne revinrent pas de leur stupeur, quand, un jour de la dernière semaine, l'oiseau s'envola pour tout de bon, avec quelques cent louis, payés d'avance sur les voyages à venir,

... Mais le jeune pilote vient d'être arrêté sur une plainte déposée par quelques mécontents du pays, et, en ce moment, il réfléchit, à la Santé, sur les inconvénients d'une trop grande imagination !

Où il est prouvé, une fois encore, que trop parler nuit.

La classe nouvelle vient de partir et, dans notre monde sportif, le régiment a produit quelques vides. Un certain nombre d'aviateurs se sont dirigés vers des garnisons variées, et c'est l'histoire d'un de ceux-ci que nous allons vous conter en quelques lignes.

Notre héros, qui avait essayé par tous les moyens de se faire réformer, voyant qu'il ne pouvait arriver à ses fins, fit contre fortune... mauvais cœur, mais annonça à tous ses amis qu'il serait incorporé à Versailles et qu'il ferait tout son temps en permission à Paris.

Malheureusement, et nous allons sans doute lui apprendre les raisons de son échec, il discourut un jour, sur ce sujet, dans un grand café de Versailles, alors que, près de lui, caché par un rideau de plantes vertes, se tenait notre plus grand chef de l'aviation militaire, qui entendit toute la conversation où le pilote assurait qu'il faisait de lui tout ce qu'il voulait.

Aussi le résultat ne s'est pas pas fait attendre ; tandis que presque tous les hommes-oiseaux sont incorporés le plus près possible de Paris, lui seul est un des rares qui ont été envoyés dans l'Est.

Et c'est bien pour lui...

Une épreuve de distance pour les ballons sphériques.

Encore que M. Jacques Balsan s'occupe activement d'aviation — il a même construit un appareil très remarqué — ce très distingué sportsman n'oublie pas les ballons sphériques dont il fut, et est encore, d'ailleurs, l'un des plus célèbres champions,

En effet, grâce à M. Jacques Balsan, le comité d'initiative de Biarritz vient de fonder un prix de 1.500 francs pour ballons libres. Il s'agit d'une épreuve de distance, actuellement en voie de compétition, et dont la clôture est fixée au 10 novembre.

Le vainqueur de ce prix sera l'aéronaute qui, élevé de Biarritz à bord d'un ballon sphérique, aura parcouru, au-dessus du territoire français, la plus grande distance, calculée d'après une ligne droite reliant le point de départ au point d'atterrissage.

Le syndicat d'initiative de Biarritz fait appel aux pilotes, qui seront logés dans les hôtels de Biarritz, à raison de 5 francs par jour, pendant cinq jours au maximum. Les cinq premiers de l'épreuve, c'est-à-dire les cinq pilotes qui auront effectué les plus longues distances, seront remboursés entièrement de ces frais.

Il est utile d'ajouter, qu'à cette époque, le vent régnant, à Biarritz, souffle du sud ou de l'ouest.

Encore une légende qui vient de disparaître.

Tout le monde, du plus petit au plus grand, connaissait, jusqu'ici, notre national aviateur Védrines, sous le nom de Jules, et son surnom de Julot, se disait autant, si ce n'est plus fréquemment, que son nom de famille. Eh bien, voilà qu'il faut déchanter. Notre grand champion ne s'appelle ni Jules, ni Julot, et si vous en doutez, rendez-vous à la plaine Saint-Denis, devant la maison ou naquit l'homme-oiseau et vous pourrez y lire sur une plaque commémorative : « *Ici est né Charles-Toussaint Védrines.* »

Voilà comment l'histoire est quelquefois faussée... Julot est mort... vive Charlot !

Une nouvelle qui fera plaisir aux suffragettes.

Depuis Mme Du Gast, de célèbre mémoire, aucune femme ne s'était aventurée au volant d'une voiture de course. Il paraîtrait, et l'on dit même que les contrats seraient signés, qu'une de nos plus audacieuses aviatrices va, la saison prochaine, piloter à nouveau un de ces bolides.

La maison qui aurait traité avec la championne est celle qui a pour ainsi dire enlevé toutes les grandes courses cette année et a l'intention d'annoncer cet engagement sensationnel comme une grande surprise pour le public.

Que fera la nouvelle chauffeuse en course ? Mystère, mais elle aura au moins le mérite de jeter une note d'élégance sur l'équipe actuelle de la dite maison qui, pour être formée d'excellents mécaniciens, n'a aucune prétention à remplacer le prince de Sagan.

Et ce qui se fera, je crois, pour la première fois, c'est que c'est également une femme qui remplacera le mécanicien emmené habituellement par nos rois du volant en course.

Imaginez-vous la victoire remportée par cette équipe lors du prochain Grand Prix ; les suffragettes illumineraient à Londres !

Un nouveau pavage à soumettre à M. Delanney.

Une petite ville d'Angleterre vient d'expérimenter un nouveau système de pavage qui a donné toute satisfaction et qui va s'étendre à d'autres agglomérations : le pavage en cuir.

On réduit en bouillie les déchets de cuir, au moyen de machines spéciales, et cette bouillie est alors traitée avec du goudron et du bitume.

Le produit obtenu est alors étendu par un procédé spécial et donne une route très confortable, élastique et silencieuse à la fois, ce qui fait la joie des chauffeurs et des cochers. De plus, ce qui ne gâte rien, l'essai que l'on vient de faire chez nos voisins de l'Entente Cordiale a prouvé la solidité du produit, puisque, au bout d'un an, la route ne présentait aucun signe d'usure.

Si le préfet de la Seine voulait faire un essai timide, nos lecteurs seraient tous disposés à lui offrir quelques vieilles paires de chaussures de rebut, et cela ne lui coûterait rien. Allons, un bon mouvement, monsieur Delanney !

Les Sports, contrairement à la Musique n'adoucissent pas les mœurs.

Ce sont deux champions du cycle — l'un a été découvert par le directeur d'un vélodrome parisien et baptisé une fois de plus « comingman ». L'autre s'est découvert tout seul, en gagnant une grande épreuve classique. Ils s'en veulent à mort, et ils se jugent chacun de leur côté supérieur à l'autre.

L'un est parti à l'étranger, envoyé pour défendre les couleurs de son pays, l'autre moins heureux est resté en France, mais il a appris dernièrement que son concurrent disait au loin qu'il était le meilleur des sprinters français, actuellement a l'entraînement. Aussi son sang n'a fait qu'un tour et l'affaire se règlera au retour du voyageur, non plus à coups de pédales, mais en un combat de boxe jusqu'au « finish ».

Les paris sont ouverts, qui sera vainqueur de l'homme de la mer ou de l'homme de la montagne ?

Le Salon fait naître les catalogues d'aviation.

Une très intéressante plaquette que tous les fervents de l'aviation voudront posséder, est celle que vient de faire paraître la maison Deperdussin, à propos de la Coupe Gordon-Bennett et dont elle a confié l'édition aux *Impressions d'Art Pierre Lafitte et Cie*.

Cette brochure, imprimée luxueusement et qui sera distribuée au Salon, représente les différentes phases de la grande course internationale qui nous a valu une belle victoire bien française, digne des courageux pilotes Védrines et Prévost, qui ont su conduire leurs merveilleux appareils tout droit au succès.

Nouvelle à la main.

Plusieurs ouvriers tourneurs furent arrêtés, l'autre semaine, lorsqu'ils quittèrent leur travail.

— Pour quelle raison ?

— Pour se défendre contre les apaches, ils avaient emporté dans leur poche leur tour-revolver !

JOKER.

RESULTATS TECHNIQUES

DU 6 AU 13 OCTOBRE

AÉRONAUTIQUE

MERCREDI 9 OCTOBRE. — Bastia. — L'aviateur Nino Cagliani, effectue le raid Pise-Bastia (150 kil.) au-dessus de la Méditerranée

JEUDI 10 OCTOBRE. — Copenhague. — Le lieutenant Dahlbeck atterrit à Markaryd (100 kilom.), première escale de son raid Copenhague-Stockholm.

CYCLISME

DIMANCHE 13 OCTOBRE. — Vélodrome Buffalo : *Coupe Dubonnet* (amateurs 1.000 mètres) : 1. Doutremepuich ; 2. Pedron ; 3. Oustry.

Le Grand Prix de Neuilly — Première manche (1.000 mètres) : 1. Ellegaard ; 2. Hourlier ; 3. Dupré. — Deuxième manche (900 mètres) : 1. Ellegaard ; 2. Hourlier ; 3. Dupré.

Challenge de la « Vie au Grand Air ». — 1. Le Club athlétique de la Société générale match *Sérès-Lavalade* : 1. Lavalade.

Course de consolation. — 1. Rousseau, en 7 m. 47 s. 1/5.

ATHLÉTISME

MERCREDI 9 OCTOBRE. — Boxe. — Salle Wagram : Dastillon bat Charlie Ward par knock-out, en 8 rounds. — Badoud, bat Kid Harris aux points en dix rounds.

VENDREDI 11 OCTOBRE. — Boxe. — Premierland : Charles Ledoux bat Sam Minto par knock-out, en 9 rounds ; Rocca bat Rouvier aux points en 10 reprises.

SAMEDI 12 OCTOBRE. — Boxe — Wonderland : Patsy Mahoney bat Edouard Til, par knock-out, en 2 rounds.

DIMANCHE 13 OCTOBRE — Foot-ball rugby. — La Croix-de-Berny : Le Racing-club de France bat le Paris-Université-club, par 38 points et 3 ; le Sporting-club de Vaugirard bat l'Association Sportive française par 15 à 3.

DIMANCHE 13 OCTOBRE. — Foot-ball association. — La Croix-de-Berny — L'Association Sportive française bat le Paris-Université-Club par 3 buts à 1.

GOLF

SAMEDI 12 OCTOBRE. — La Boulie. — La médaille d'argent mensuelle est gagnée par M. Stauffer, devant M. Pellerin.

SAMEDI 12 OCTOBRE. — Tours. — *Prix de la Guéritaude* (handicap 18 trous) : 1. M. King net 83 ; 2. baron de Waldner et M. Dana (dead-heat), net 92.

Prix de la Plaine. — 1. M. A.-H. Dana.

Prix de Latham (Messieurs, 18 trous handicap contre bogey). — 1. M. W. Cullen.

Prix de Monrepos (mixte, 18 trous handicap) — M. W. Cullen.

Coupe Marchall-Field (18 trous handicap). — M. W. Cullen.

Coupe de Touraine (handicap). — 1. M. Wilson. Le match Chevalier-Cuningham est gagné par ce dernier.

SAMEDI 12 OCTOBRE. — Biarritz. — M. Leon y Castillo, gagne le premier prix du Golf-club et Mlle Levyllier, le prix réservé aux dames.

POLO

VENDREDI 11 OCTOBRE. — Polo club de Bagatelle, — L'équipe des *N'importe quoi* (duc de Penaranda, lord Ashby, M. Saint-Ledgers, captain Wilsons captain Tomkinson), bat le team des *Blue Devil.* (J. Klingscote, L. Merlin, W. Balding, H. Gething).

L'équipe des *Forestiers* (M. R. Lambton, cap, tain Bellville, MM. Stevenson et Frédéric Mallet), bat l'équipe des *Red Devils* (comte Pastri, M. J. Jaubert, M. Harrisson, prince Radziwill).

HIPPISME

MARDI 8 OCTOBRE. — Maisons-Laffitte. — *Prix de Seine-et-Oise* (1.400 mètres, 20.000 francs) : 1. Bugler à M. H.-B. Duryea (Mac Gee) ; 2. Jarnac ; 3. Porte-Maillot. — P. M. : gag. 122 fr. ; pl. 36 fr. 50, 28 fr., 47 fr. 50

MERCREDI 9 OCTOBRE. — Le Tremblay. — *Prix Saint-Simon* (2.300 mètres, 20.000 francs) : 1. Amoureux III, à M. Auguste Belmont (Ch. Childs) ; 2. The Irishman ; 3. Polo Alto. — P. M. : gag. 17 fr. 50 ; pl. 12 fr., 18 fr.

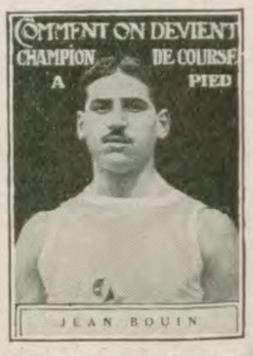
JEUDI 10 OCTOBRE. — Compiègne. — *Prix de l'Oise* (2.400 mètres, 10.000 francs) : 1. Simon, à M. G. G. Kousnetzoff (G. Stern) ; 2. Gaillarde III ; 3. Epinay. — P. M. : gag. 12 fr. 50 ; pl. 7 fr. 50, 8 fr. 50.

DIMANCHE 13 OCTOBRE. — Longchamp. — *Grand Criterium* (1.600 mètres, 40.000 francs) : 1. Ecouen, au vicomte d'Harcourt (Ch. Childs) ; 2. Fidélio ; 3. Nestor III. — P. M. : gag. 41 ; pl. 53 fr., 257 fr. 50, 165 fr. 50.

Prix Gladiateur (6.200 mètres, 50.000 fr.) : 1. Chambre de l'Edit, à M. J. Meller (Sharpe) ; 2. La Française ; 3. Robuisson. — P. M. : gag. 85 fr. 50 ; pl. 21 fr. 50 ; 14 fr.

CE QU'IL FAUT LIRE

Le Football, par Ch. Gondouin et Jordan, collection Sports-bibliothèque. Le vol. br. 6 fr.



Comment on devient champion de course à pied, par Jean Bouin. Coll. sportive à 1 fr. 25

Librairie Pierre Lafitte et Cie

LE CONCOURS HIPPIQUE DE COMPIÈGNE

HOURI, MONTE PAR M. CHAMBRY

Le concours hippique de Compiègne a remporté un vif succès la semaine dernière. L'une des épreuves les plus difficiles fut le Prix d'Essai des gentlemen.

PULSOCONN, MONTÉ PAR M. CHAMBRY

Le parcours du Prix d'Essai comportait 15 obstacles très durs et les chutes furent nombreuses, surtout à la rivière, qui succédait au saut d'une butte.

CLAIR DE LUNE, MONTÉ PAR M. DEHAUSSY

La victoire revint à M. Dehaussy avec Darmortscheppar, à M. Ducornet. Sur Clair de Lune, M. Dehaussy, fit une faute à la rivière.

BRIBERY, MONTÉ PAR LE COMTE DE CARCARADEC

Le général de La Garenne remit les prix aux lauréats du Prix d'Essai des gentlemen et ne leur ménagea pas ses compliments.

LOUVOIS, MONTÉ PAR M. THOMAS

Le jour où se disputait le Prix d'Essai, se fit la présentation de chevaux d'équipage de chasse à courre qui fut très remarquée.

CHUTE DE CUNDER.

Parmi les concurrents, on remarquait mesdames la Comtesse du Passage, Reger de Beauregard, Gustave Goldschmidt et Paul Lambert.

LA VIE AU GRAND AIR

LES FOOTBALLEURS SUD-AFRICAINS SONT REVENUS EN EUROPE

LE MATCH SUD-AFRICAINS CONTRE DEVON

Les Sud-Africains n'ont pas encore connu la défaite en Angleterre, triomphant de Devon, par 8 points à 0, et de Cornwall par 15 points à 6.

LES SPRINGBOKS PRENNENT LE BALLON

Dans le match contre Devon, les Sud-Africains ont gagné surtout par leur merveilleuse homogénéité, les Anglais ayant eu souvent le meilleur et ayant fait preuve de plus de ressources que leurs adversaires. Les deux essais Sud-Africains ont été réalisés l'un au bout de la première mi-temps, l'autre quelques minutes avant la fin de la partie.

SUR LA LIGNE DE TOUCHE

Plus de dix mille personnes assistaient au match des Sud-Africains contre Devon et encourageaient le team anglais qui fournit une magnifique partie.

DEVON EST REFOULÉ PAR LES SUD-AFRICAINS

Selon les journaux anglais, la chance aurait particulièrement aidé les Springboks. Le vice-capitaine F.-J. Dobbin (en médaillon) aurait réussi le premier essai, quoique le ballon ait passé trois fois pendant le mouvement. Quant au second essai, il fut le résultat de l'habile interception d'une passe, Dobbin passant à R. Luyt, qui donna à Stegman, celui-ci envoyant derrière les poteaux. Mais peut-être le chauvinisme intervint-il dans ces appréciations.

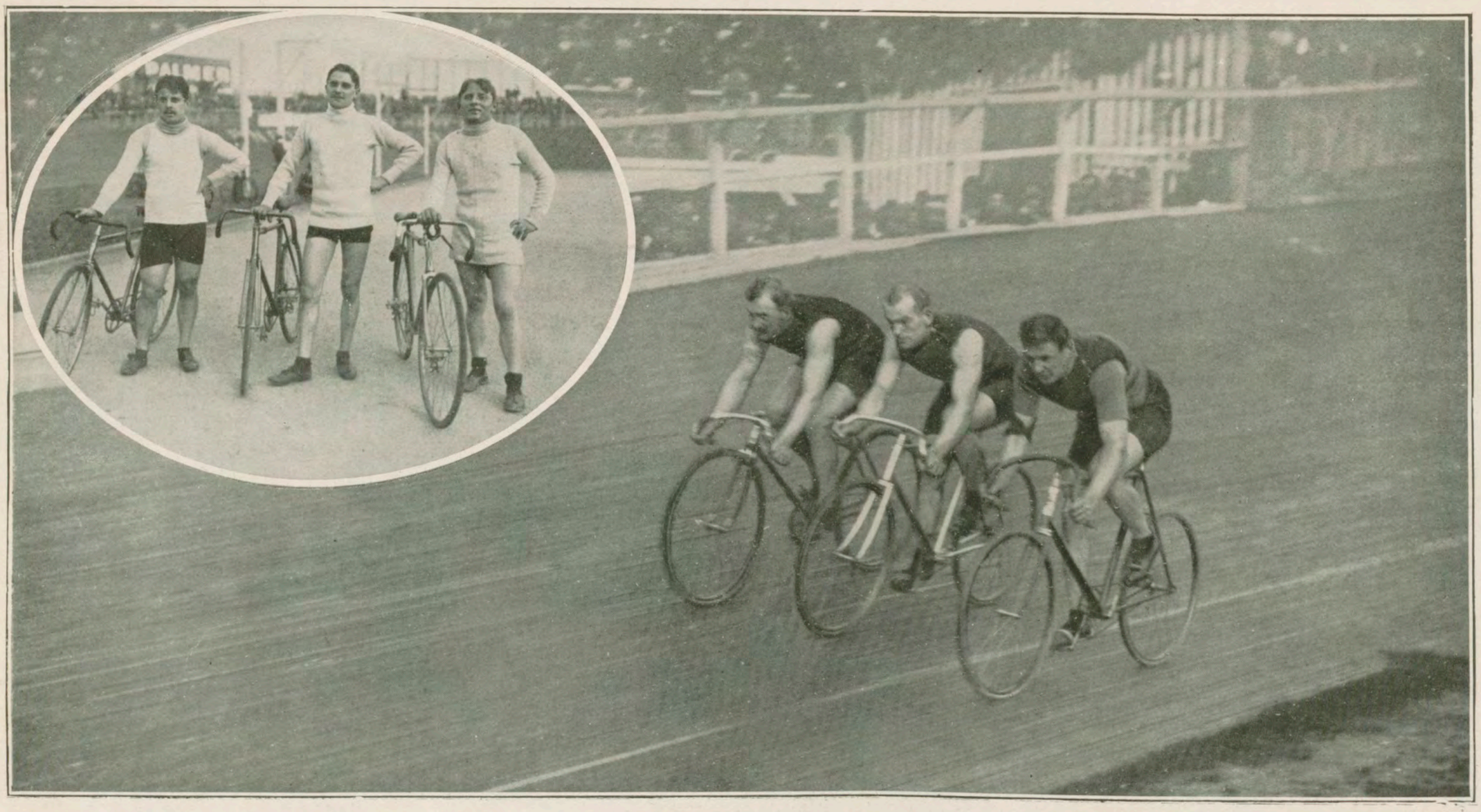
DEVON S'ASSURE LE BALLON

La partie Devon contre Sud-Africains ne fut qu'une longue bataille, Devon restant sur la défensive, semblant redouter quelque stratagème surnaturel de ses adversaires. Mais la tactique de ceux-ci était très ordinaire et Devon repoussait chaque attaque avec sûreté sans répliquer par une contre-attaque.

LES SUD-AFRICAINS ESSAIENT DE S'EMPARER DU BALLON

A mesure que le temps passait sans que le moindre essai fût marqué, l'équipe africaine devenait nerveuse, tandis que Devon s'enhardissait de plus en plus dans sa méthode. Cependant ils s'attirèrent quelques observations de la part de l'arbitre. C'est peu avant la fin de la première mi-temps que Douglas Morkel partit, passa à Jack Morkel, celui-ci à Dobbin qui compta l'essai. En médaillon, J. Stegmann, trois-quarts, l'un des meilleurs joueurs sud-africains de l'expédition.

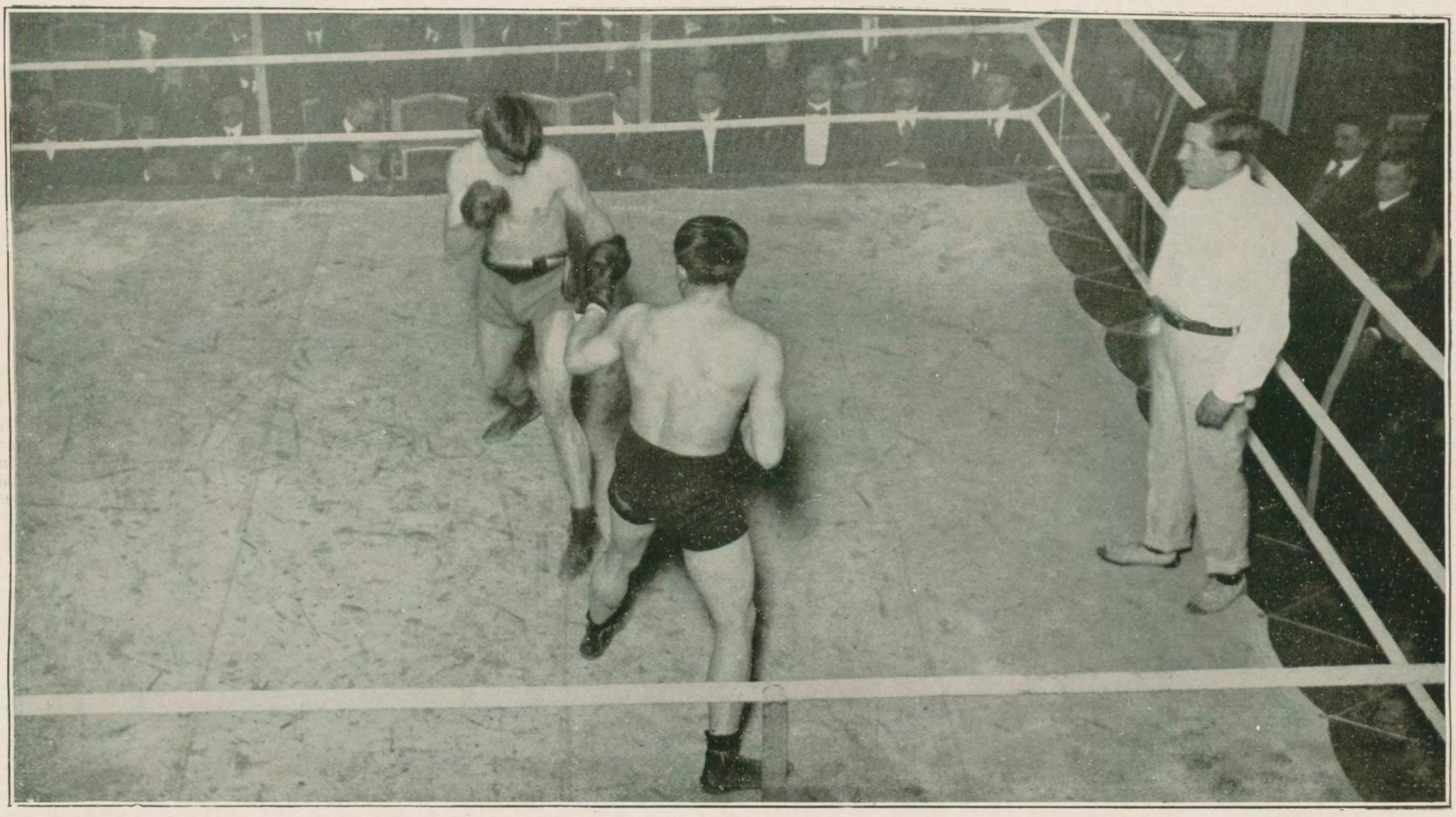
LE CHALLENGE DE LA V. G. A.



LA FINALE DU GRAND PRIX DE NEUILLY

Dimanche dernier, s'est terminée la saison du Vélodrome Buffalo. Le Grand Prix de Neuilly a été remporté par Ellegaard (bicyclettes Terrot, pneus Continental) qui a battu dans la finale Dupré et Hourlier. Le challenge de la *Vie au Grand Air*, l'épreuve classique pour les amateurs, a été gagné par le Club Athlétique de la Société Générale devant l'Union des Cyclistes de Paris. En médaillon, l'équipe victorieuse.

LA SOIRÉE DE BOXE



PAPIN BAT CASTERÈS AUX POINTS

Samedi dernier, au Wonderland, les boxeurs anglais ont pris leur revanche sur nos pugilistes. George Grove obligea l'ancien champion amateur Chossefoin à abandonner au 8e round et Patey Mahoney mit knock-out Edouard Til à la seconde reprise. Dans les matches nationaux, Papin triompha aux points du jeune Casterès et le débutant Cote, poids mi-lourd de 16 ans, battit nettement Sautrau.

ATHLÉTISME

La Force

Un exploit sans précédent.

Le plus bel exploit athlétique qui ait jamais été certainement réalisé par un des rois de la force, a été accompli, il y a quelques jours par un Français, le Roubaisien Vasseur,

Cet homme, qui n'est pas extraordinairement grand, loin de là, puisqu'il ne mesure que 1 m. 76, qui n'est pas non plus un de ces hommes formidablement lourds, tels que ceux que les organisations internationales de lutte ont pu nous montrer, puisqu'il ne pèse que 97 kilogrammes, cet homme, sans aucun truc possible, avec la régularité sportive la plus absolue, a saisi à terre une barre pesant 100 kilogrammes et, se redressant avec elle, l'a, d'un seul temps, dressée à bout de bras.

Comme je l'indiquais, l'exploit de Vasseur est l'un des plus purs, des moins contestables qui puissent être réussis. Le terme technique par lequel on désigne le mouvement qu'il a exécuté est « l'arraché ».

VASSEUR.

Et, comme à l'occasion du record de Vasseur, je crois indispensable de citer quelques-unes des performances les plus sensationnelles qui aient jamais été exécutées, il me faut tout d'abord éclairer ma lanterne et dire à ceux de nos lecteurs qui pourraient l'ignorer, les significations des différents termes spéciaux au sport des poids et haltères. Je dois d'ailleurs noter, avant tout, que je tiens ces renseignements de la haute compétence de l'arbitre officiel de l'Haltérophile-Club de France.

L'arraché, je le répète, est le mouvement qui ne se truque pas. Il peut se définir ainsi : se mettre devant la barre, la saisir d'une main, les deux boules reposant à terre, et d'un seul temps, la porter en haut du bras, sans arrêt.

L'arbitre demande à l'athlète s'il est prêt, et sur sa réponse affirmative, il dit : « Un! » Et ce doit être fini, le mouvement est réussi ou manqué.

C'est donc le mouvement de force par excellence, celui qui n'admet aucune contestation, et celui aussi qui s'accommode le mieux, reconnaissons-le, au tempérament français. Il exige, en effet, de la décision, de la vitesse, du courage et de la force.

L'influx nerveux joue également un grand rôle dans cet exercice, qui exige, par conséquent, un bon système nerveux. Il est certain que si on l'avait pris à 18 ans, Vasseur, grâce à toutes ses qualités, aurait peut-être pu faire un très bon boxeur.

Le développé, que préfèrent, le plus souvent, les athlètes anglais et allemands, prête à beaucoup plus de contestations. Il s'agit d'apporter la barre ou le poids, ou même les deux poids, à la hauteur des épaules, le ou les coudes touchant le ou les flancs. Monter doucement sans aucune secousse, jusqu'en haut du bras, et sans que le corps fasse de flexion en arrière.

Le coup de rein, qui est interdit, est difficile à surveiller, et le plus souvent sujet à contestation.

Le développé, encore un exercice favori des Allemands et des Anglais, n'est, en vérité, que du truc. L'on amène le poids à l'épaule, le corps s'incline sous le poids, et le poids a l'air de monter au bout du bras, tandis qu'en réalité c'est le corps qui descend. Il n'y a plus ainsi, lorsque le poids est à bout de bras, qu'à redresser le corps, ce qui est beaucoup plus facile.

Reste enfin, en dehors du bras tendu, sur lequel je n'ai pas besoin de m'appesantir, car l'exercice est bien connu de tout le monde, le *jeté*. L'on épaule d'une seule main, et là, avec une secousse, et en un seul temps, l'on amène le poids au bout des bras.

Le fait que Vasseur a arraché 100 kilogrammes, dans toutes les règles de l'art, le met évidemment au premier rang des rois actuels de la force. C'est un homme de 27 ans, camionneur de son métier, et qui, vers 17 ou 18 ans, commença à fréquenter le Club Athlétique de Roubaix.

Vasseur fut longtemps amateur dans toute la force du terme, et il gagna même des Championnats de l'U. S. F. S. A. pour le lancement du poids ou le lancement du disque, mais, encouragé par ses amis, il accepta de remplir un numéro de force dans un music-hall. Et ce fut là, d'ailleurs, toute sa carrière artistique.

Vasseur était trop fruste, trop rude, pas assez faiseur de chiqué pour pouvoir réussir sur les planches. Il n'y a pas moins perdu sa blanche tunique d'amateur.

Vasseur n'est cependant pas un véritable professionnel. Il continue à travailler de son métier, et les gains que lui vaut son sport favori sont véritablement infimes.

Vasseur avait déjà, à son actif, des records, et il est intéressant de citer ici les principaux :

Arraché d'une main, à droite : 193 livres (c'est ce record qu'il a porté ces jours derniers à 200 livres). Son record comme amateur était de 190 livres.

Arraché d'une main, à gauche (amateur) : 170 livres ;

Arraché à deux mains : 222 livres ;

Développé (une main, à droite) : 103 livres ;

Développé deux haltères séparés : 194 livres ;

Jeté d'une main droite : 210 livres ;

Jeté d'une main gauche : 196 livres ;

Parmi les autres grands champions actuels du sport de la force, il convient de citer particulièrement Jean-François Le Breton, qui a aujourd'hui 33 ans, et pratique toujours de façon active. C'est lui qui détient le record de l'arraché à deux mains en barre (professionnels) avec 230 livres.

GÉO LEFÈVRE.

ÉQUITATION

Le concours hippique de Compiègne

Il remporte un gros succès.

Rarement fin de saison fut aussi brillante. L'été tardif — car le soleil est vraiment estival — a valu au Concours hippique de Compiègne un succès éclatant. Malgré l'augmentation du nombre des obstacles, ce concours connut l'affluence de concurrents et les parcours furent applaudis par la plus élégante assistance.

L'héroïne du concours fut Duchesse II ; l'écurie victorieuse — entendons par là qu'elle fut le plus souvent à l'honneur — fut l'écurie de Lœwenstein.

Le Prix des Régiments est revenu à Vigil nte — ex-Eclipse — montée par le lieutenant de Cheffontaines, du 9e dragons. Vigilante a déjà remporté plusieurs victoires, et son succès n'a étonné que par sa facilité.

Le Prix de la Forêt, avec ses trente participants et ses vingt obstacles, offrit le plus beau spectacle. La victoire revint à Duchesse II, la jument bai-brun de M. de Percin, qui n'avait, l'an dernier, que très honorablement figuré ; le sous-lieutenant Wallon, du 14e dragons, la monta avec une belle crânerie. Duchesse devait encore gagner le Prix de la Ville, au parcours si accidenté.

Mais le gros succès du concours fut, pour la 4e journée qui portait à son programme le Prix du Chemin de fer du Nord. On vit sur les obstacles les meilleurs sauteurs montés par les meilleurs cavaliers. Miss, à M. Lœwenstein, montée par M. Horment, fut classée première devant Riquiqui, monté par M. d'Auzac de la Martinie : le classement par sommes gagnées de l'an dernier, se répétait exactement.

Lady Horse, à MM. Lœwenstein et Barraud, remporta l'épreuve de puissance. L'écurie Lœwenstein, avec ses nouvelles acquisitions — trois des plus parfaits sauteurs connus — paraît formidablement armée pour les Concours hippiques de l'an prochain.

RENÉ BIERRE.

GOLF

Le Golf et la femme

Il y a plus de 100.000 joueuses de Golf en Angleterre.

A l'exposition du « Royal Academy » de cette année on peut voir accroché aux murs un tableau portant le titre « Sur les Links ».

Il nous montre une jeune fille anglaise en tenue de golf, avec son sac de clubs suspendu à son épaule gauche. Et ce n'est rien et c'est beaucoup que l'entrée de la femme golfiste dans le domaine des arts où seule l'image de l'homme, jusqu'ici, avait su se faire place ; c'est la suprême consécration du noble jeu, ou plutôt c'est le signe et la preuve de cette consécration, je veux dire de l'adhésion de la femme au golf. Remarque générale et qui étonne d'abord : un sport, jeu viril, ne triomphe vraiment que lorsqu'il a conquis la moitié, dite faible, de l'humanité, son attention sympathique, et mieux encore, si la nature du jeu le comporte, sa participation active. C'est l'histoire du tennis, ce fut celle de la bicyclette, un peu délaissée, hélas! et bien injustement par celle qui lui doit, en somme, son émancipation.

Aujourd'hui donc, en Angleterre, sa patrie d'origine, le golf triomphe par la femme. Magnifique floraison qui suit une période de brève germination. A preuve cette gerbe de faits pêle-mêle cueillie au journal sus nommé le sportif et mondain *Daily Mail*.

Il vient de se fonder un magazine mensuel, publication très luxueuse, « entièrement et exclusivement consacrée », je ne dis pas au golf, mais au golf féminin. Il n'y a pas d'autre exemple d'un journal de sport qui ne traite que d'un seul sport de femme. Il n'y a pas encore bien longtemps que s'est ouvert à Whitehall un golf club pour femmes, comparable aux plus selects clubs du West-End, et qui est devenu le siège du « Ladies golf Union ».

Ce Club, superbement « équipé », parti avec 200 membres, se développe chaque jour. Aux environs de Londres, on a vu jusqu'à quatre meetings dans une semaine, avec les meilleures joueuses d'Angleterre, d'Ecosse, d'Irlande, de Galles, dont Miss Davis Chambers qui s'y est particulièrement distinguée. Je ne parle pas du tout récent meeting de Turnberry, en Ayrshire, pour le championnat, qui fut un immense succès, mais qui m'entraînerait trop loin.

Le nombre n'est pas tout, il y la qualité. Celle-ci s'est singulièrement élevée. La golfiste joue non seulement « beaucoup mieux qu'elle ne jouait, mais qu'il ne semblait aux plus optimistes critiques qu'elle put jamais jouer ». Et n'allez pas croire que seule la jeune fille s'adonne aux émotions du golf. Lors du Championnat, sur 700 entrées, il n'y avait pas moins de 200 dames mariées, plus du quart des concurrentes.

En regard, toute une jolie pléiade de jeunes filles, de celles qui portent encore les cheveux dans le dos, s'est levée, qui donne mieux que des promesses, qui scintille déjà d'un éclat très vif. Nommerai-je, après notre grand confrère d'Outre-Manche, Miss Lily Moore qui, à dix-huit ans, allait jusqu'à une finale de championnat ; Miss Elsie Kyle, gagnante du championnat d'Ecosse ; Miss Violet Heglet, et les cinq sœurs Leitch qui, toutes, sont bonnes? Quelques-unes ont pris part à deux ou trois championnats, ont acquis de l'expérience ; « elles sont tenaces, elles ont du sang-froid et, dans un match, elles se battent, j'allais dire comme des chats, je veux dire des héroïnes. »

Voici un autre aspect du jeu ; non moins encourageant. On estime à 100.000 (cent mille!) le nombre des ladies golfistes, et le chiffre s'accroit par centaines chaque semaine. Aux seuls environs de la Métropole, on en compte plus de 5 000! Tel club de Surrey, qui en a 500, a servi dans une saison 15.000 tés! Et vous savez, il s'agit là de joueuses qui jouent et ne se réunissent pas seulement pour regarder et potiner. « Il faut, écrit le secrétaire, que le temps soit vraiment mauvais pour les tenir dedans! » Les Lady-Golfiste-Union (L. G. A.) a groupé 422 clubs qui représentent 40.000 adhérentes... Les dames golfistes ont résolu des problèmes qui avaient défié l'effort masculin ; c'est ainsi qu'elles ont su élaborer un système de handicapage universel qui, pour n'être pas parfait peut-être, est encore ce qui a été inauguré de mieux...

— Mais, remarquera encore quelque grincheux, la femme, la jeune fille n'ont-elles pas mieux à faire que de manier le club, et le golf ne les distrait-il pas de devoirs plus austères?

— Non, elles savent cumuler, et leur ménage ne souffre pas de leur inclination sportive. La jeune fille golfiste est assez bonne pour nous ; elle n'est pas en danger ; elle est un splendide spécimen de la race... Rien de la suffragette dans la jeune fille golfiste... Je retrouve une lettre qui me fut écrite voici deux ou trois ans par la dame qui a été la grande force directrice de ce beau mouvement, et j'y lis : « Vous me croirez si vous voulez, mais je sais broder, je sais coudre et je sais faire cuire n'importe quoi, à partir de la pomme de terre, et j'encourage toutes nos jeunes filles à faire comme moi : à ne pas s'adonner exclusivement aux fascinations du jeu. Allez! elles sont animées du bon esprit! » N'est-ce pas cette année que Miss Elsie Kyle, qui aurait été une des favorites du championnat, s'est abstenue parce qu'elle fait des études de médecine et qu'elle n'avait pas une semaine à perdre à Turnberry « si perte il y a ». Et voilà un sacrifice qui justifie l'épithète « d'héroïnes », dont le journal insulaire fleurissait tout à l'heure la grande, la croissante famille des «ladies-golfistes».

PAUL HAMELLE.

Poignée de Nouvelles.

Les Concours d'automne de golf ont commencé sur les links de La Boulie où ils remportent un vif succès.

A La Boulie, on a employé avec succès un nouveau système pour détruire les vers de terre par myriades pour éviter la boue que leurs rejets produisent en hiver.

— S. Ex. S. Herrick, ambassadeur des Etats-Unis, a bien voulu accepter le titre de Président d'Honneur du Golf de Paris, qu'avait déjà eu S. Exc. H. White.

LE PETIT DICTIONNAIRE SPORTIF

Nos lecteurs trouveront tous les quinze jours, à cette place, cette rubrique dont ils seront, par leurs questions et leurs réponses, les principaux collaborateurs.

RÉPONSES AUX QUESTIONS POSÉES

De la rotation des balles de tennis sur elles-mêmes.

Dans la *Vie au Grand Air* du 5 octobre, j'ai essayé de faire comprendre ce qui se passait quand un corps, animé d'un mouvement de rotation, se déplace dans l'air. Mon explication n'était qu'approximative; elle consistait à assimiler le corps tournant (balle de tennis ou autre) à la balle d'un fusil rayé ou à l'obus d'un canon. Or, par notre temps de service obligatoire, tout le monde sait qu'une balle de fusil rayé ne marche pas exactement dans la direction de l'axe de l'arme, mais que, tout en avançant dans cette direction, elle éprouve un léger déplacement latéral, elle *dérive* latéralement. La balle de tennis se comportera exactement de même *dans l'air*.

Cette explication, forcément un peu sommaire — car une explication complète exige l'intervention du calcul, voire même du calcul intégral — a paru insuffisamment précise à l'un des lecteurs de la *Vie au Grand Air*, M. le vicomte Louis de Monge, qui nous adresse, à ce sujet, la lettre fort intéressante que voici :

Monsieur,

Pour la seconde fois, le 21 septembre, la *Vie au Grand Air* publie la même question au sujet des balles de tennis et son auteur s'étonne, à juste titre, qu'on ose lui affirmer, au nom de la mécanique, que « la rotation sur elle-même d'une balle ne peut influer sur sa trajectoire tant qu'elle est en l'air ». Alors que le contraire est manifeste pour quiconque a joué ou a vu jouer au tennis.

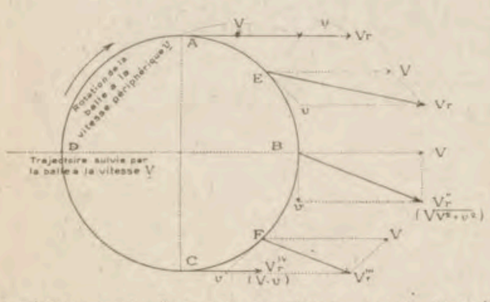
Voici l'explication de ce phénomène, en apparence paradoxal, et qui n'est pourtant pas plus mystérieux que le vol d'un aéroplane.

En effet, la balle ne se trouve pas dans le vide, mais dans l'air et c'est sur cet air qu'elle trouve un point d'appui capable de modifier sa trajectoire.

On sait que la réaction de l'air sur un point d'une surface quelconque, toutes choses égales d'ailleurs, croît avec la vitesse relative de l'air et de ce point. Cette réaction est approximativement proportionnelle au carré de cette vitesse.

Il suffit d'examiner quelles sont, à chaque instant, les vitesses relatives de l'air et de chaque point de la balle pour en déduire l'explication demandée.

Supposons une balle de tennis lancée en ligne droite à la vitesse de translation V et possédant, en outre, un mouvement de rotation sur elle-même autour d'un axe, perpendiculaire au plan vertical contenant la trajectoire, tel que la vitesse périphérique de la balle soit *v*.



La résistance de l'air est, en chaque point, dirigée en sens contraire de la vitesse relative V'2 et proportionnelle au carré de cette vitesse R' = k [V'r] 2.

Sur la figure sont exprimées les valeurs et les directions de la réaction de l'air aux points A B C et D, pris dans le plan de rotation.

Sans avoir besoin d'effectuer des calculs complets, mais longs, il ressort à l'examen de la figure, que la réaction moyenne de l'air est plus forte sur la partie D A B que sur la partie B C D.

En effet, dans la partie D A B, *v* étant de même sens que V y ajoute son action pour augmenter la vitesse relative et, par suite, la poussée. Tandis que dans la partie B C D, *v* étant de sens contraire, son action diminue la vitesse relative, ce qui diminue la poussée de l'air.

Si *v* égale V, la vitesse relative sera nulle en C et sera égale à 2 V au point A.

L'excès d'une des réactions sur l'autre constitue la force constante qui incurve la trajectoire de la balle.

Cette propriété des balles tournantes est très habilement (quoique souvent inconsciemment) utilisée par les virtuoses du tennis et, cela, de plusieurs façons distinctes, d'après le sens de la rotation :

1° L'effet roulant : ce qui caractérise le coup appelé « drive » ; la balle tourne autour d'un axe horizontal d'un mouvement analogue à celui d'une roue sur la route, c'est-à-dire que c'est sa partie supérieure qui éprouve la plus forte réaction de l'air.

Cette rotation permet à la balle — qui, par sa grande vitesse et la hauteur à laquelle elle passe au-dessus du filet, tomberait infailliblement « out » — de toucher cependant terre avant la ligne du fond, grâce à ce que la réaction de l'air l'y rabat littéralement.

2° Si la balle tourne en sens inverse (balle coupée), sa rotation la soutient en l'air et rend sa trajectoire quasi-rectiligne. Ce coup ne permet pas les balles rapides et ne tire sa valeur que du bond rétrograde qu'il leur imprime.

3° L'axe de rotation est vertical : la balle dévie de côté, désorientant l'adversaire.

L'aviation, en me mettant sur la voie de cette théorie, m'a permis de faire, en tennis, en quelques mois, plus de progrès que je n'en aurais fait sans elle en un temps beaucoup plus long et je souhaite que tous ceux qui espèrent se perfectionner dans cet agréable sport connaissent ces principes qui seront leur meilleur guide.

VICOMTE LOUIS DE MONGE,
château de Wallay,
Ohey (Belgique).

L'explication de M. de Monge est d'accord avec celle que je m'étais contenté d'esquisser; mais, comme cette dernière, elle n'est, si je puis m'exprimer ainsi, qu'une explication *qualitative*. Une explication *quantitative*, déterminant la valeur de la déviation de la balle, ne pourrait, en effet, être exposée ici.

Mais ce qui me paraît particulièrement intéressant dans la lettre qui précède, c'est la déclaration de M. de Monge que l'étude théorique du mouvement de la balle lui a permis de faire, au tennis, des progrès rapides.

Cette déclaration ne manquera pas de causer une douce joie aux infortunés théoriciens qu'il est de mode de blaguer sans mesure, surtout dans le monde de l'aviation.

Il est vrai que l'aérodynamique, science qui est la *base* de l'aviation, a le même défaut que la fameuse jument de Roland, elle n'existe pas; c'est ce qui explique le peu de succès que rencontrent jusqu'ici les théoriciens en question.

J'ajouterai, pour en revenir aux balles de tennis, que l'effet de la rotation imprimée aux balles de tennis est particulièrement accentué au moment où ces balles rencontrent le sol. Elles se comportent alors, par rapport au sol, exactement comme des billes de billard par rapport à la bande, ce qui est facile à comprendre.

. . . . . .

Cette question abordée par M. de Monge et par moi se rattache à un phénomène célèbre de mécanique : c'est ce qu'on appelle l'*effet de Magnus*. Ce phénomène a donné lieu à l'expérience très curieuse, connue en balistique et en aviation sous le nom d'expérience de Magnus. On place dans un courant d'air un cylindre tournant, orienté perpendiculairement au courant d'air : on constate que, si ce cylindre est suspendu librement, il se déplace, mais non pas exactement dans la direction du courant d'air.

Si l'on mesure la pression en ses différents points, comme l'a fait dernièrement le capitaine Lafoy, professeur de physique à l'Ecole polytechnique, on trouve que cette pression varie notablement, mais on trouve également — ce qui est fort triste pour les théoriciens — que l'effet de Magnus est parfois inversé et contraire à ce qu'annonçait cet estimable savant. Il n'a donc rien à envier au paradoxe de Riabouchinsky qui est, comme chacun sait, le scandale de l'aviation.

UN VIEUX TROUPIER.

La vitesse en aéroplane.

J'ai lu dans votre *Petit Dictionnaire* du 21 septembre, sous ce titre, une lettre de M. Frantz Lacroix. Permettez-moi d'y répondre :

La vitesse ne peut et ne pourra jamais être un élément de sécurité en aéroplane.

L'article de M. Frantz Lacroix ne m'a pas laissé « sceptique », il m'a laissé rêveur et m'a beaucoup surpris.

L'excellent aviateur qu'est Roland Garros, n'est pas seulement un pilote accompli, c'est un « pratiquant savant » ! Il n'avait à faire aucune restriction, car son article a été parfaitement compris.

Ce que je ne vois pas très bien, par exemple, c'est que la stabilité d'un aéroplane dépend de trois raisons dont les deux premières sont, d'après votre théorie : 1° la vitesse du vent; 2° le gauchissement.

La stabilité d'un appareil est, d'après moi, l'aptitude que présente tout véhicule aérien, à corriger, à amortir d'une façon complète ou partielle, les déviations de marche produites par une influence extérieure. Les constatations et les expériences valent mieux, souvent, qu'un jugement basé sur de fragiles hypothèses.

Au concours de Rennes, qui se tint en mars 1910, je me rappelle avoir vu un petit appareil très bien construit, d'une mise au point parfaite. Les surfaces avaient particulièrement retenu l'attention du constructeur, et il était arrivé à un profil de voilure tout à fait remarquable.

Cet appareil qui, bien entendu, n'avait pas de gauchissement, fit l'admiration de tous, en évoluant, dans la tempête, avec la plus grande facilité. Une fois l'hélice arrêtée, son vol plané était impeccable.

Voilà un appareil qui, certainement, lors de cette expérience, n'aurait jamais pu, par un tel vent, faire 30 mètres dans une minute; déporté de droite et de gauche, le vent, plus fort que lui, le forçait à reculer.

Alors, comment expliquer sa remarquable tenue dans l'air ? Tout simplement par une construction soignée, et par le savoir-faire acquis après de patientes recherches et d'essais souvent infructueux.

Il reste donc votre troisième raison : la vitesse propre de l'appareil. Si les constructeurs diminuent d'une façon anormale la surface portante des appareils de vitesse, c'est que cette diminution est, pour ainsi dire, la condition, le prix de la vitesse qu'on désire réaliser. C'est un très mauvais procédé, je l'admets. Tous ceux que l'étude des surfaces a intéressés savent qu'il est une loi qui dit : « L'effort résistant augmente comme le carré de la vitesse du déplacement de la voilure ».

Et alors, comment sortir de ce cercle vicieux ? Les résultats obtenus par des constructeurs comme Nieuport, Hanriot, qui sont arrivés à améliorer le rendement de leurs appareils, tout en les construisant d'une façon logique et régulière, sont bien plus intéressants à enregistrer que les performances accomplies par certains bolides, performances qui ne sont ni pratiques, ni instructives, et même peu intéressantes.

La vitesse n'est pas un élément de stabilité, comme vous avez pu le croire et, à ce sujet, je ne fais que répéter ce que disait Garros : « C'est de la pure inconscience, et c'est un danger ».

A. MUNAULT,
La Guerche de Bretagne.

La question des cônes d'embrayage.

Comment remédier à l'ennui que cause un cône d'embrayage trop brusque ?

Cet ennui peut provenir soit : 1° d'un vice de construction (angle de cône trop petit), dans ce cas rien à faire : 2° soit d'une adhérence trop rapide et trop grande entre les deux surfaces. C'est le cas le plus fréquent.

On peut alors, avec une lime, érailler légèrement le cuir qui est devenu lisse et brillant. Ou bien, soulever le cuir par endroits et introduire entre cuir et métal de petits ressorts constitués simplement par une lame d'acier pliée en deux.

Mais cette dernière opération est fort délicate et demande une certaine habitude.

Actuellement, la plupart des constructeurs mettent des ressorts sous le cuir, ce qui rend les embrayages plus doux et plus progressifs.

Si le cuir est trop sec, on peut l'enduire d'un peu de pétrole (jamais d'huile), qui s'évapore assez rapidement et donne au cuir la souplesse qui lui est nécessaire.

H. P.

Servons-nous de l'eau !

L'injection d'eau, dans les cylindres, a été appliquée, pour la première fois, par Donat Banki, en 1894 : ce moyen doit être considéré comme contraire aux lois de la thermodynamique. Tous les essais exécutés à ce jour prouvent, son action nuisible sur le rendement, parce qu'elle augmente la chaleur spécifique du mélange et diminue la chute de température.

Toutefois, l'injection d'eau a un grand avantage : elle permet d'atteindre des compressions très élevées, et les bénéfices résultant de cette compression élevée dépassent notablement les pertes théoriques.

Avec une proportion $\frac{\text{eau}}{\text{benzine}}$ de 3, 2, on obtenait un rendement économique de 16 o/o tandis qu'avec une proportion plus faible, soit 5, 3, on obtenait 25, 30/o (expérience de Meyer en 1898), rendement excellent pour l'époque.

L'injection d'eau pour les moteurs à essence ne présente pas tous les avantages que ses auteurs avaient escomptés d'avance : souplesse plus grande par une pression plus soutenue pendant la détente.

Néanmoins, l'injection d'eau aurait, sans aucun doute, son utilité dans les moteurs à pétrole lampant ou à alcool. Dans ce cas, l'injection d'eau est surtout utile pour oxyder complètement les particules de carbone que le mélange peut tenir en suspension et éviter la production de coke, si nuisible aux carburateurs à pétrole lourd.

En résumé, l'injection d'eau ne paraît intéressante que pour les moteurs à très haute compression ou pour les moteurs à alcool et à pétrole lampant. Théoriquement, elle est condamnable; pratiquement, elle a donné des résultats intéressants sur des moteurs fixes, elle ne sera sans doute jamais appliquée sur des moteurs de voiture.

L. M.

QUESTIONS NOUVELLES

Quand les voitures ne sortent pas.

Quels sont les soins à donner aux voitures dont on ne se sert pas en hiver, ou dont on se sert peu ?

Comment faut-il faire pour conserver ses bandages et ses chambres à air ?

R. M.

Toujours l'aviette ?

1° *Quel est l'avantage et l'utilité des aviettes ?*

2° *Est-ce que le stabilisateur longitudinal, expérimenté par Desmonds, a donné satisfaction ?*

3° *Est-ce qu'une aviette, n'ayant que les ailes battantes ou autres, pourrait quitter le sol ?*

UN AMI DE LA V. G. A.

Nous donnerons dans notre numéro du 2 novembre les réponses que nous aurons reçues, se rapportant à ces questions.

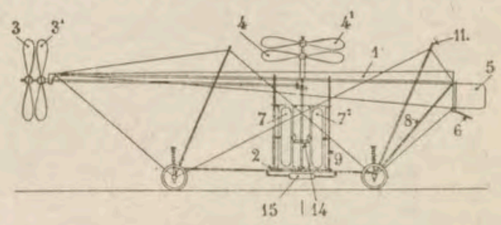
INVENTIONS NOUVELLES

Un aéroplane mixte.

Un inventeur d'Arcachon, M. Emile-Louis André, vient de créer un nouveau modèle d'aéroplane qui réalise un progrès dans la Nautique Aérienne. En fait, l'appareil est un parachute.

Le centre de gravité se trouvant placé au-dessous et à une certaine distance du plan de sustentation, toute chute devient impossible. La traction horizontale s'obtient à l'aide de deux hélices accouplées, placées à l'avant du plan sustentateur qui, par sa forme angulaire, n'offre que peu de résistance à l'air.

Deux autres hélices accouplées, placées au-dessus du plan sustentateur, donnent à volonté la traction verticale



ascensionnelle qui permet à l'appareil de quitter le sol verticalement, de s'élever dans l'air et d'y séjourner stable et immobile. A l'approche du sol, ces deux hélices ralentissent la descente qui s'effectue à la manière du parachute. L'atterrissage a lieu verticalement.

Les effets gyroscopiques sont complètement annulés par le fait que les hélices accouplées tournent en sens contraire l'une de l'autre, ainsi que les moteurs également accouplés.

TRICK.

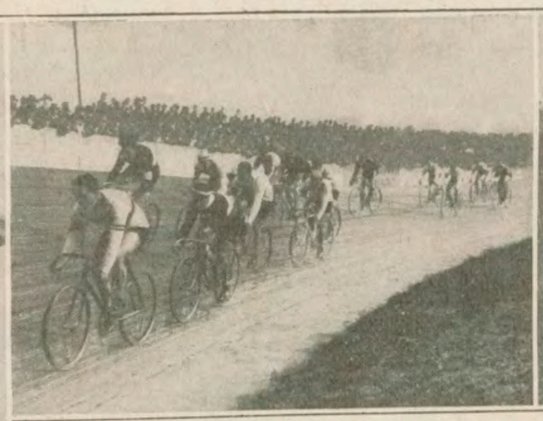
L'abondance des matières nous oblige à remettre au prochain numéro la publication d'une lettre que nous avons reçue de la société d'escrime : "La Rapière".

TOUS LES LECTEURS DES PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie DOIVENT CONSIDÉRER
EXCELSIOR
COMME
LEUR JOURNAL QUOTIDIEN
Demander l'envoi franco de la liste détaillée des *Primes et Avantages* offerts aux abonnés d'un an.
EXCELSIOR, 88, Champs-Élysées, Paris

LE BLOC-NOTES DE LA SEMAINE

International photo Ozoup.

Dernier écho du Rallye automobile de Saint-Sébastien. Un concurrent quitte Saint-Pétersbourg en passant sous la porte de Narva.



La course de bicyclettes de trois heures qui s'est disputée à Berlin, au parc de l'Olympia, a été gagnée par Egg, le recordman de l'heure sans entraîneurs.

Le départ du challenge d'automne (5.000 mètres) qui s'est couru le 6 octobre à Lyon. La victoire revint à Buisson (en médaillon) en 16 m. 39 s.

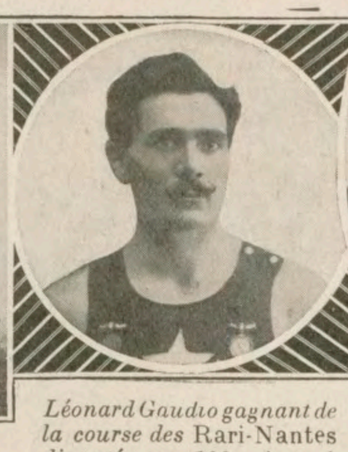
Le dirigeable anglais "Delta" prend de la hauteur au cours des essais de guerre aérienne qui viennent de se dérouler à Farnborough et qui ont causé une grande impression.

Simon, le virtuose de l'air qui vient de passer son brevet supérieur militaire, à son atterrissage à Dieppe.

G. Verminck, qui vient de passer son brevet de pilote à l'aérodrome Blériot d'Étampes.

Legagneux, le recordman de la hauteur en aéroplane, part en sphérique en compagnie de Mlle Marvingt.

L'équipe de l'Olympique Universitaire de Lyon. Assis : Motton, Meyenhofer, Girardet, Berges, Bourrier. 2e rang : Lesbundgut, Studer, Ferréol. Debout : Stemer, Salavillé, Godard



Léonard Gaudio gagnant de la course des Rari-Nantes disputée sur 100 mètres à Alexandrie.

Arthur Romoli, le champion cycliste d'Alexandrie, aussi bon sprinter que stayer.

G. Austin qui, en exerçant son métier de passeur, a établi un record, traversant 1.500.000 fois la Tamise.

Équipe de l'Olympique de Marseille. Assis : Gazagne, Mouren, Gazagne, Walsh, Rouquet. Debout : Marin, Mourard, Brodeur, Lavielle, Chadwick, Seitz.

Hanouille, sur son monoplan Blériot, évolue au-dessus de Moulins au cours du meeting d'aviation, qui vient de s'y dérouler récemment.

Nous avions déjà le kanguroo boxeur, voici maintenant les chevaux boxeurs ; c'est un impresario, actuellement à Paris, qui vient d'improviser ce numéro de music-hall.

Rien ne manque aux deux fighters ; ils ont chacun leurs soigneurs pendant les reprises. Le combat se termine toujours par un knock-out; on voit l'arbitre comptant les secondes.

Les Lyonnais marquent un essai au cours du match de rugby Football-Club de Lyon contre Football-Club Saint-Claude, qui s'est terminé par la victoire des premiers.

Mme Pallier, l'excellente aviatrice, a été victime d'un léger accident ; elle a capoté en atterrissant.

L'équipe de rugby du cercle sportif Saïgonnais ; de g. à dr. : Van Leuwen, Cox, Guery, Witchell, Rietmann, Charvein, Leroy, Hildreth, O'Connel, Ferrier (cap.), Goutés, Langlais, Morrisson, Lorenzi.

Le banquet offert à M. Deperdussin par les collaborateurs du grand constructeur d'aéroplanes, à l'occasion de sa nomination au grade de chevalier de la Légion d'honneur, s'est tenu le 10 octobre au Palais d'Orsay.

Le jeune aviateur Arondel, photographié au pied du monoplan qu'il a construit lui-même et avec lequel il fait de très beaux vols.

HIPPISME

Le vainqueur du prix du Conseil Municipal

Naissance française, origine américaine, pedigree anglais

Avant d'aborder un nouveau sujet, je vais me permettre de revenir en arrière. J'ai fait ressortir, dans ma chronique de la semaine dernière, les particularités de l'ascendance de Dagor; mais toutes les explications ne valent pas, au point de vue de la clarté, la présentation du pedigree. Aussi ai-je jugé intéressant de publier celui de Dagor, sinon en entier, du moins dans ses grandes lignes, en soulignant les divers inbreedings qui s'y trouvent.

J'ai choisi cette occasion de montrer à mes lecteurs, une sorte de pedigree-type du croisement en dedans: et je suis sûr qu'il faudrait rechercher bien longtemps avant d'en trouver un aussi complètement saturé d'inbreedings. C'est même pour cette raison qu'il est assez difficile de se prononcer sur l'avenir probable du produit de cet assemblage; car les données de l'expérience font défaut.

Nous allons, d'ailleurs, momentanément abandonner, en laissant de côté les deux ans, le domaine des châteaux en Espagne, pour revenir sur le terrain plus solide du résultat acquis: c'est le Prix du Conseil Municipal qui me fournira le sujet de cette étude. Je n'ai pas à tenir compte, ici, des circonstances qui ont précédé ou entouré la victoire de Shannon: mon compagnon d'écurie, je me trompe! mon compagnon de page vous a déjà dit, avec sa compétence et sa clairvoyance habituelles, tout ce qu'on pouvait en dire. Je dois donc me borner à prendre, comme point de départ, l'affirmation, fournie par le winning post, de la qualité de Shannon et à rechercher à quels éléments de son pedigree, on peut faire remonter la source de cette qualité.

Shannon est par Irish Lad et Census.

Si l'on se borne à jeter un regard superficiel sur l'ascendance de Shannon, on en retirera l'impression d'une origine américaine. C'est un peu, je m'en confesse, ce que j'avais fait au début de l'année, lorsque j'avais envisagé son avenir probable, dans lequel je ne voyais pas poindre le trophée du Conseil Municipal.

Tenons-nous en, d'abord, au regard superficiel: la mère de Shannon, Census, est née aux Etats-Unis, d'où elle a été importée, en France, en 1908.

On peut dire qu'elle possédait ses lettres de naturalisation américaine; car il faut remonter jusqu'à sa onzième génération pour trouver l'ancêtre importée là-bas, une fille de Popinjay, qui est née en Angleterre en 1808. Elle appartient à une excellente famille, la famille 5; mais elle se rattache à une souche qui ne figure pas en France, puisque sa seule autre représentante remonte à une grand'mère de cette fille de Popinjay; c'est une poulinière qui n'est encore connue chez nous que comme la mère du fameux yearling de 100.000 francs des dernières ventes de Deauville. Le père de Census, Ethelbert, et son grand-père maternel, Saint Florian, sont tous deux nés aux Etats-Unis.

Irish Lad, le père de Shannon, possède, du côté maternel, une origine purement américaine. Il appartient à une de ces familles non numérotées, qui sont marquées d'une croix dans les pedigrees, parce qu'on ne peut arriver à les rattacher à une des poulinières fondatrices du Stud Book Anglais.

Cette lacune dans sa souche maternelle n'a pas empêché Irish Lad de gagner, paraît-il, 500.000 francs d'argent public. Son grand-père maternel, Bramble, et son arrière grand-père maternel, Jack Malone, sont, eux aussi, nés aux Etats-Unis.

Mais là se bornent les éléments américains du pedigree de Shannon. Et si nous voulons passer à un examen plus approfondi, nous verrons que les courants de sang anglais sont en majorité.

Le père d'Irish Lad est né en Angleterre: c'est Candlemas; son grand-père maternel, Bramble, possède, à partir de sa troisième génération, une ascendance presque complètement anglaise. Seul, son grand-père maternel, Jack Malone, est véritablement américain.

De même pour Census: son père Ethelbert est bien né aux Etats-Unis, mais de parents tous deux importés; son grand-père maternel, Saint-Florian, est fils de Saint Blaise, un étalon venu d'Angleterre, et se rattache par sa mère à des sangs tout à fait anglais. Enfin, elle compte une série de quatre arrière grands-pères importés.

Si nous continuons notre étude par le dépouillement des inbreedings contenus dans les pedigrees de Shannon, de Irish Lad et de Census, nous voyons qu'à l'exception d'un seul, tous sont effectués sur des étalons purement anglais.

Census en possède cinq: sur Newminster, sur Rataplan, sur West Australian, sur Birdcatcher et sur Gladiator, en un mot toutes les caractéristiques du pedigree tout à fait britannique.

Irish Lad, c'est le point faible, n'en a qu'un sur Gladiator.

Quant à Shannon, il en compte un très rapproché sur Candlemas et son propre frère Saint Blaise, le héros du Derby de 1883; un autre plus éloigné sur Australian; un sur Lexington; c'est le seul Américain, mais il a lieu sur l'un des meilleurs étalons des Etats-Unis; et enfin un autre lointain sur la fameuse Queen Mary.

La qualité de Shannon résulte très probablement de l'inbreeding Candlemas-Saint Blaise: ce qui tend à le dmontrer, c'est qu'il possède, comparativement à ses compatriotes, une véritable aptitude sur la distance; il l'a prouvé par la façon dont il se comporte sur 2.400 et 2.500 mètres, alors que généralement les chevaux américains n'ont que de la vitesse. Or, cette aptitude provient de cet inbreeding Candlemas-Saint Blaise, effectué sur une souche maternelle qui compte parmi ses descendants en Angleterre: Saint Frusquin, Merry Hampton, et en France: Insulaire, Farfadet, Omnium II.

René Riondet.

Pedigree de DAGOR (1910)

Flying Fox. 1896.	Orme	Ormonde	par Bend Or.		
		Angelica	GALOPIN	par VEDETTE,	par VOLTIGEUR.
			Saint-Angela	par *King Tom*.	
	Vampire	GALOPIN	par VEDETTE,	par VOLTIGEUR.	
		Irony	par Rosebery,	par Speculum,	par VEDETTE, par VOLTIGEUR.
Roquette. 1904.	Chaleureux	Goodfellow	Barcaldine.		
			Ravissante	Clanronald.	
				Makeshift	par VOLTIGEUR.
		L'Été	John Davis	par VOLTIGEUR.	
			Fille de... Fandano	par BARNTON	(propre frère de Voltigeur).
	Roquebrune	*Saint-Simon*	GALOPIN	par VEDETTE,	par VOLTIGEUR.
			Saint-Angela	par *King-Tom*.	
		St-Marguerite par Hermit.			

Le grand Criterium

Une jument gagne le Prix Gladiateur.

Le classement des trois ans s'est tant bien que mal opéré. Le Prix du Conseil Municipal nous a apporté des confirmations et des précisions intéressantes. En fin de compte, après être resté si longtemps dans le chaos, on se trouve, maintenant que l'on peut jeter, sur toutes leurs performances de l'année, un coup d'œil d'ensemble, en présence d'une situation assez nette. On peut dire même, et c'est là, après tant de tâtonnements et d'incertitudes, une conclusion assez imprécise, que le handicapeur a pu rarement opérer, sur les principaux sujets de l'année, avec autant de précision et de certitude. Mais il n'en va pas de même, pour les deux ans. La situation, de ce côté, n'a fait ces temps derniers que s'embrouiller. Les représentants de l'écurie Edmond Blanc, Marka et Dagor, dont la supériorité s'était tout d'abord si nettement affirmée, ont subi des échecs plus ou moins graves, dont l'importance n'est pas encore, à l'heure qu'il est, bien déterminée, mais qui ont remis tout en question. D'autres, par contre, tels, Écouen, Amadou, L'Oiseau Lyre, ont réalisé des progrès certains et, sur des distances plus longues que celles où on les avait vus jusqu'ici, se sont montrés sous un jour nouveau. Nombre de questions se montraient à leur sujet, que le Grand Critérium devait, croyait-on, trancher. La défaite de Marka à Maisons-Laffitte était-elle purement accidentelle, ou dénotait-elle, sinon une déchéance, du moins un véritable déclin? La façon dont elle se comporterait contre les deux pouliches qu'elle avait battues à peu près de la même façon, Banshee à Deauville et Coupesarte à Chantilly devait nous édifier sur ce point. Amadou, d'autre part, dont les deux derniers succès avaient été si impressionnants, était-il réellement, comme on était tenté de le croire, transformé depuis la défaite que lui avait infligée à Saint-Cloud L'Oiseau Lyre? Ce dernier allait-il en appeler de la course malheureuse du Prix de la Salamandre? Que valait enfin exactement Écouen, qui venait de battre si franchement Blarney, Fidélio et Nestor III? Ces diverses questions demeurent malheureusement entièrement pendantes.

Le Grand Criterium qui devait les résoudre, les laisse absolument entières. Marka, Coupesarte, Amadou, L'Oiseau Lyre, Oukoïda ont été mis complètement hors d'affaires à l'entrée de la ligne droite, au moment même où commençait leur effort. Leur chance à tous restait entière, à l'instant où l'incident s'est produit. Tout au plus peut-on dire que le tournant très large qu'ils avaient dû prendre, les désavantageait dans une certaine mesure. C'est là, malheureusement, une cause d'irrégularité assez fréquente sur les 1.600 mètres de Longchamp, aussi bien sur le parcours de la moyenne piste que sur celui de la petite. Les concurrents qui occupaient la corde, Eupatoria, Ecouen, Nestor III ont eu jusqu'à l'entrée de la ligne droite, plusieurs longueurs d'avance sur le gros du peloton et leur avantage s'est accru encore par la nécessité où se sont trouvés leurs adversaires, de tourner au large en groupe compacte. On conçoit que dans ces conditions, le moindre incident ait suffi pour annihiler entièrement la chance de ceux-ci, et l'incident, dans l'espèce, a été grave et les concurrents qui en ont été les victimes n'ont plus insisté. On peut admettre que Marka, Coupesarte, Amadou, Oukoïda, L'Oiseau Lyre n'ont pas couru. La victoire d'Ecouen n'a donc qu'une signification très relative. Je crois, pour ma part, qu'il y a dans ce fils de Saint-Frusquin, beau poulain, très bien né, l'étoffe d'un très bon cheval. C'est le meilleur sans doute de ce lot du prix de Sablonville qui renfermait cette année tant de bons sujets. Sans le Sou, Pantagruel, Apollo, Vermet, Désiré II, qui a gagné lui aussi dimanche.

LES AUTOBUS AUX COURSES.

Pour la cinquième fois depuis sept ans, le Prix Gladiateur a été gagné par une jument, mais non pas par celle qu'on attendait.

La Française, qui s'est affirmée cependant si catégoriquement comme notre meilleur stayer et même comme l'un des meilleurs que nous ayons vus depuis quelque temps, a laissé échapper cette épreuve classique, qui semblait pourtant lui revenir de droit. Qu'elle ait succombé l'an dernier contre Basse Pointe, rien de mieux, bien que sur de très long parcours, la supériorité de la jument de M. de Saint-Alary demeure contestable. Mais du moins avait-elle pour elle plus de qualité intrinsèque. Mais il est bien difficile d'admettre que Chambre de l'Edit l'ait régulièrement battue, bien que ce ne soit pas la première fois. La bonne course qu'elle avait fournie dans le Prix du Conseil Municipal semblait une garantie et en fait peut-être que, tout bien pesé, l'écueil a été là, dans la préparation qu'elle avait subie pour une course toute différente de celle de dimanche.

Stuart.

Poignée de nouvelles

Shannon, le vainqueur du Prix du Conseil Municipal, ne courra plus cette année.

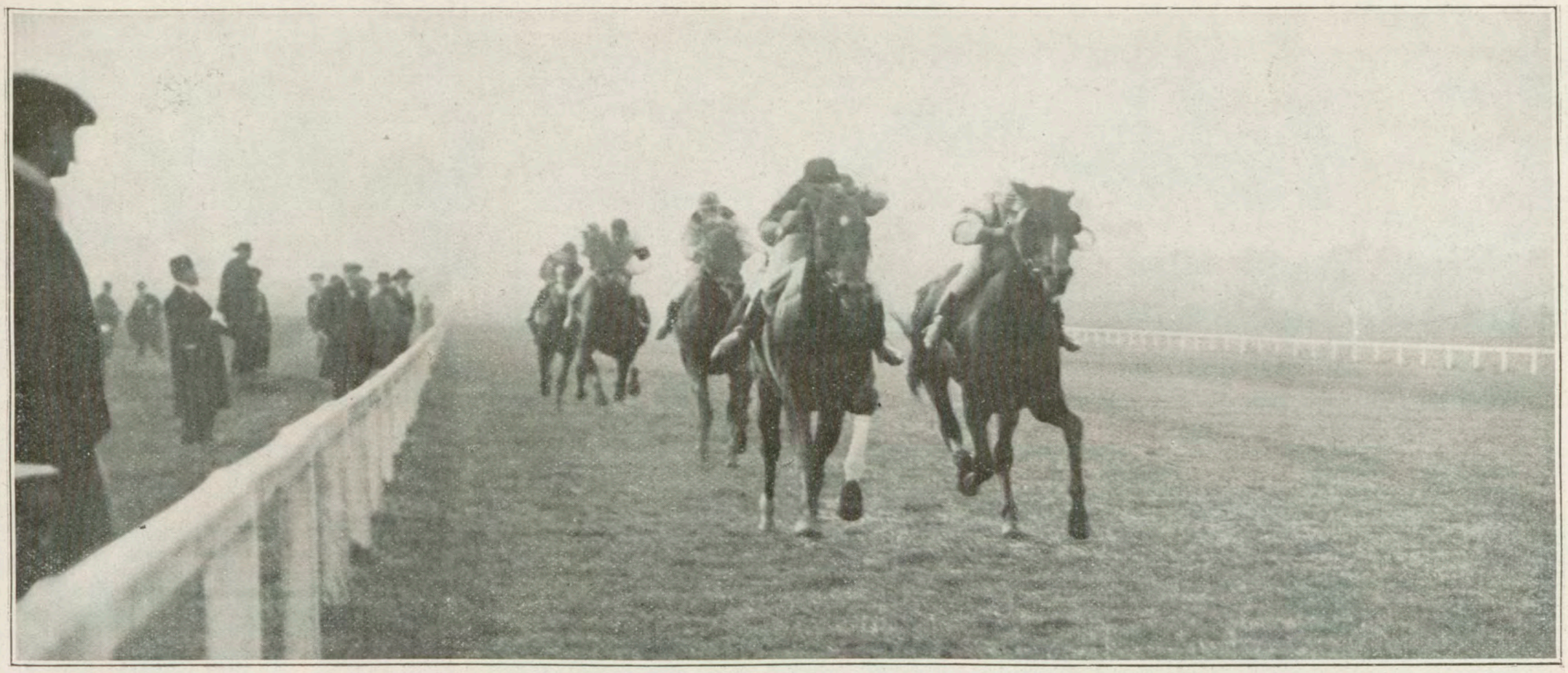
— Floraison non plus. Le van qui la ramenait de Longchamp a été tamponné par un tramway, à Puteaux, et la jument du baron de Rothschild a été très contusionnée.

— Parfrement, complètement remis des suites de sa chute à Rambouillet, a fait une brillante rentrée samedi dernier à Auteuil.

— Reiff et O'Neill se livrent un beau match pour se classer en tête des jockeys de plat. Pour l'instant, l'avantage est en faveur de O'Neil.

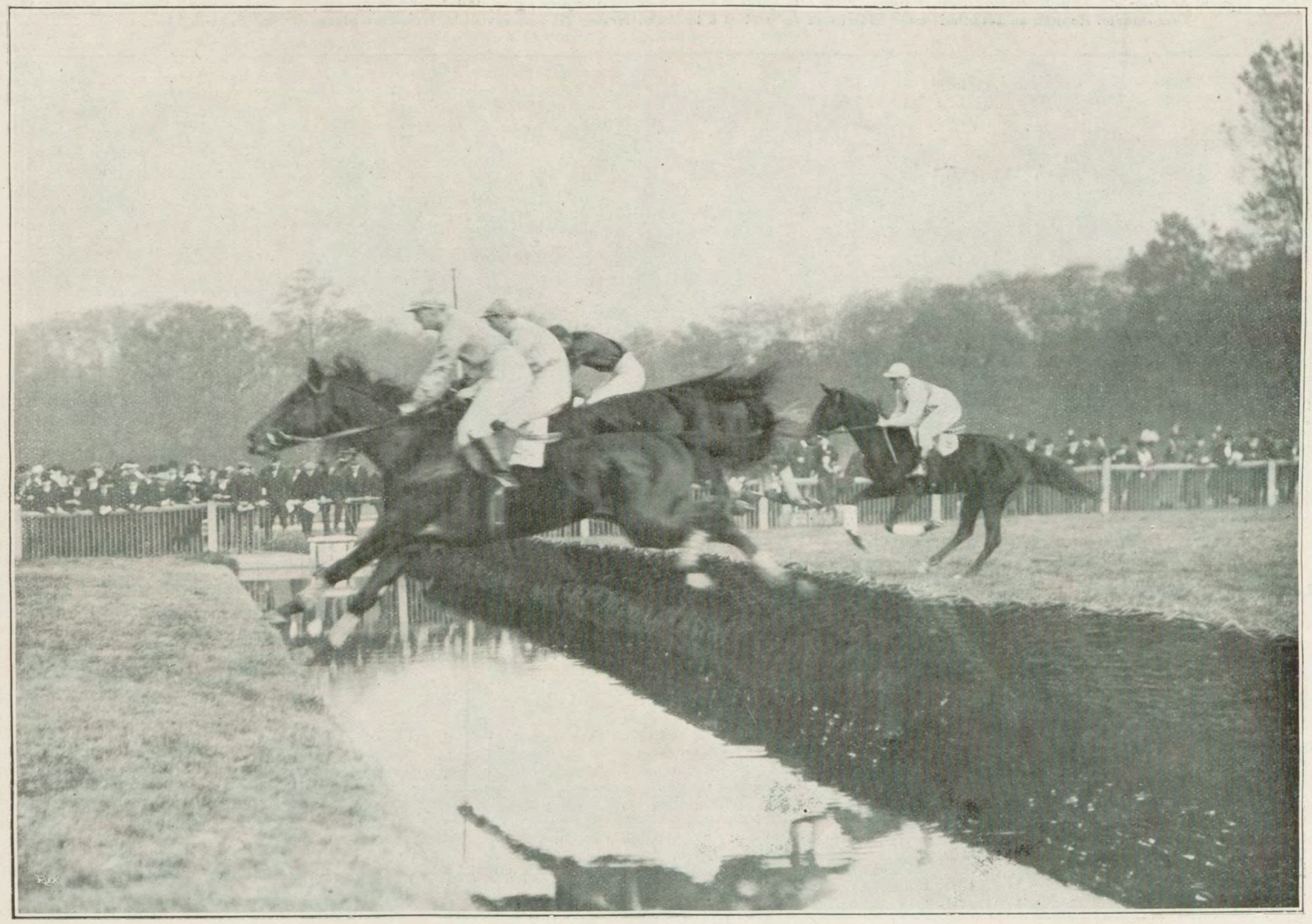
— Est-ce un premier effet des mesures prises contre le doping? Les chevaux semblent beaucoup plus calmes sous la starting gate, depuis quelques jours.

DU TREMBLAY A AUTEUIL



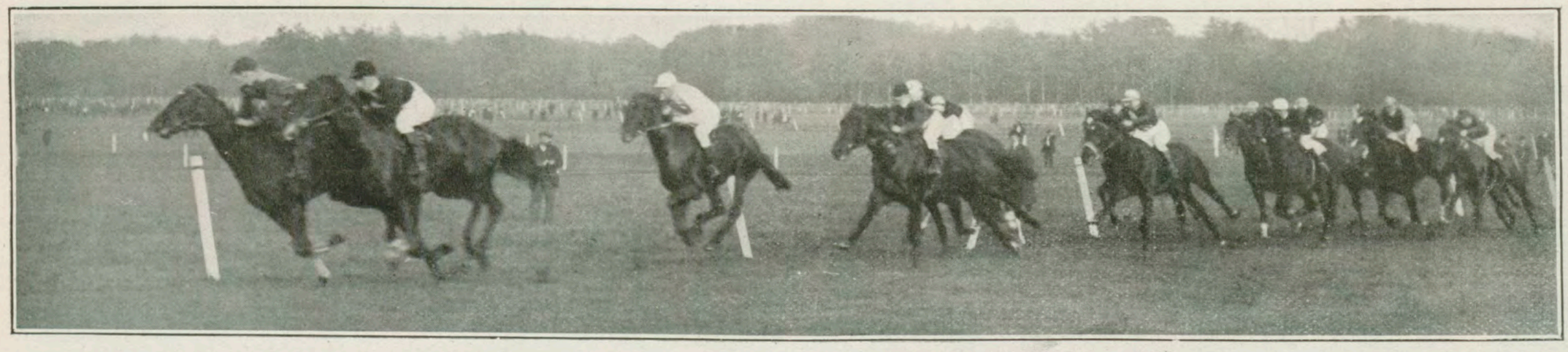
Imperial II Polo Alto Amoureux III The Irishman

LE PRIX SAINT-SIMON (2.300 mètres, 20.000 francs). — Le Tremblay, 9 Octobre. — L'arrivée.
Amoureux III, a mené devant Polo Alto et Le Bouddha, The Irishman était dernier. Dans la ligne droite, The Irishman venait attaquer Amoureux III qui conservait cependant l'avantage par une longueur et demie. Polo Alto finissait troisième à deux longueurs de The Irishman.



LE PRIX CONGRESS (Steeple-Chase, 3.100 mètres, 35.000 francs). — Auteuil, 12 Octobre. — A la rivière du huit.
La réouverture d'Auteuil a remporté un gros succès. Le Prix Congress, qui marquait cette réouverture, est revenu à Faustine II qui, malgré son gros poids, a triomphé très plaisamment de La Topaze par une longueur et demie et de Très Chic par 6 longueurs. Crissa était tombée au brook, Marocain au talus à revers, et Grand Duc III à la dernière haie.

LE GRAND CRITERIUM ET LE PRIX GLADIATEUR



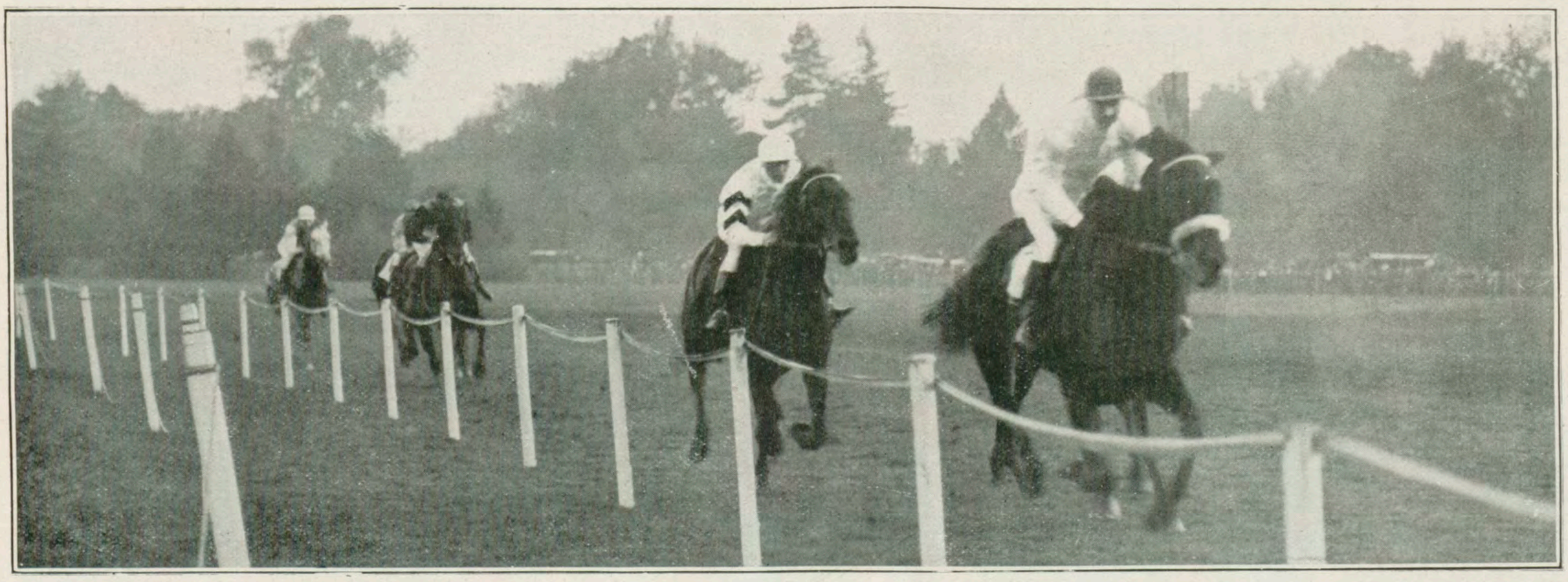
LE GRAND CRITERIUM (1.600 mètres, 40.000 francs). — Longchamp, 13 Octobre — Le Tournant de Boulogne.

Quatorze concurrents se sont présentés dans cette épreuve. Eupatoria est partie en tête devant Ecouen, Nestor III, Baldaquin et Banshee. Il ne se produisit pas de changement jusqu'à l'entrée de la ligne droite.

Ecouen Fidelio Nestor III Sans-le Sou Marka

L'ARRIVÉE DU GRAND CRITERIUM

Fidelio, Marka, Sans-le-Sou apparaissaient dans la ligne droite aux côtés d'Ecouen et d'Eupatoria ; une bousculade se produisait dont étaient victimes Marka et Coupesarte. Ecouen se détachait avec Fidelio et le battait à la lutte. Nestor III conservait la troisième place devant Sans le Sou.



Vieux Normand Rupestris II Robuisson Bourdelas La Française Chambre de l'Edit

LE PRIX GLADIATEUR (6.200 mètres 50.000 francs). - Longchamp, 13 octobre. — Le dernier tournant.

La Française qui partait favorite, a bientôt pris le commandement devant Bourdelas et Chambre de L'Edit. L'ordre ne se modifiait qu'après le deuxième passage devant les tribunes. Bourdelas en effet passait en tête devant Chambre de L'Edit et La Française.

L'ARRIVÉE DU PRIX GLADIATEUR

Bourdelas fléchissait dans le dernier tournant. Chambre de l'Edit, bien soutenue par Sharpe, gagnait le poteau sans difficulté, après avoir réglé La Française qui finissait à quatre longueurs derrière elle. Robuisson terminait troisième.

France et Allemagne[1]

Bataille de dirigeables et d'avions

(Suite.)

L'armement d'un Zeppelin peut se résumer ainsi :

L'artillerie de bord, placée dans des abris blindés ou tourelles disposés à babord et tribord des nacelles.

L'artillerie de passerelle, placée sur le sommet de la passerelle aménagée à l'avant de quelques-uns des gros Zeppelin.

L'artillerie de bord a à son service des mitrailleuses, des canons extra-légers, et des tubes lance-engins (explosifs, grenades, obus, etc., etc.) Si l'artillerie de bord est formidable, par contre (sauf dans le sens perpendiculaire et vis-à-vis des *terriens*), les angles morts de cette artillerie sont nombreux tant à babord qu'à tribord.

L'artillerie de passerelle doit se composer uniquement de mitrailleuses, dont le champ de tir doit être considérable, tant dans la verticale que l'horizontale et qui peuvent combiner leurs feux avec ceux de l'artillerie de bord.

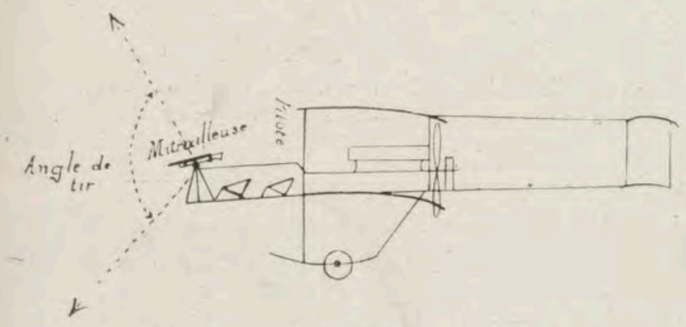
Devant un armement aussi complet des dirigeables allemands, *véritables dreadnougths* de l'air, quel doit être l'armement de l'avion français ?

— *Une mitrailleuse* et un lance-fusées incendiaires. Quelle doit être sa tactique ?

— *Une grande mobilité*, la multiplicité des attaques dans les différents plans et en profitant des angles morts de l'artillerie de bord et de passerelle. Tels sont les principes sur lesquels tous les esprits sont, à l'heure actuelle, d'accord.

Jusqu'à présent, seules les difficultés de détails avaient retardé l'armement des avions : c'était, d'un côté, l'augmentation du poids et surtout l'encombrement de l'arme paralysant le pilote, gênant la manœuvre, ou perdant de son efficacité à cause des organes placés devant le champ de tir (équilibreurs, tendeurs, etc., etc.)

A l'heure actuelle, grâce à l'adoption du *capot avant sans équilibreur*, sur certains biplans français, le *problème a été résolu*. Le *tireur*, placé devant le pilote, possède un champ de tir merveilleux absolument libre, comme le montre ce schéma :



AÉROPLANE AVEC MITRAILLEUSE

Ce sont ces caractéristiques qui ont été résolues sur un appareil du concours militaire anglais et qui ne peuvent qu'être adoptées avec des modifications de détails par les constructeurs.

Quoiqu'il en soit, l'armement à l'avant par mitrailleuse est le seul rationnel et efficace. C'est pourquoi les *monoplans*, à cause de la place de leur hélice, de leur moteur, de leurs haubanages, de leurs ailes et organes de manœuvres sont, pour ainsi dire, impossibles à armer efficacement.

Seuls, les biplans n'ayant aucune surface à l'avant (haubans, plans, etc.) peuvent recevoir un armement de bord.

Aussi, d'ores et déjà, voyons-nous apparaître dans notre flotte aérienne, en dehors de toute idée tactique, une séparation bien nette : *les appareils armés*, destinés à détruire le dirigeable par tous les moyens.

Les appareils non armés, destinés à donner le plus rapidement possible les renseignements nécessaires à l'armée.

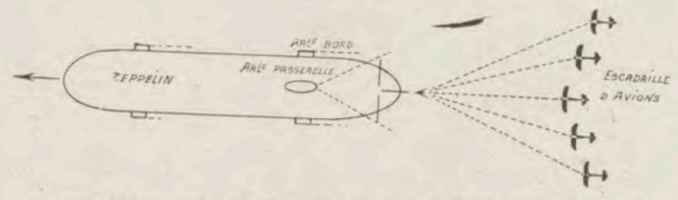
Cette destruction du dirigeable allemand, devenant la seule fonction primordiale des avions à mitrailleuse, comment l'avion va-t-il dessiner son attaque ?

En principe, il n'attaquera pas isolé, mais en bande, de plusieurs côtés à la fois et, dès qu'un dirigeable aura été signalé à une escadrille d'avions-mitrailleuses, celle-ci volera à la rencontre ou à la poursuite et prendra les formations de combat et de tir les plus judicieuses.

Sans vouloir entrer dans une leçon de tactique aérienne, qu'il n'est pas de notre compétence, ni du cadre sportif de cette étude, il est incontestable que les méthodes de tir et d'attaque de la guerre maritime vont se trouver être confirmées dans la guerre aérienne.

(1) Voir les numéros 732, 733 et 734.

L'attaque en *poursuite* et le *tir en chasse* semblent être les procédés les plus avantageux. Naturellement, l'escadrille ne pourra marcher qu'en

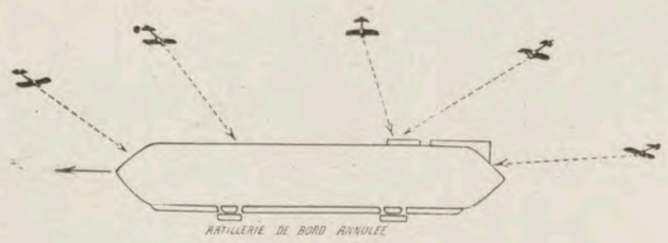


ATTAQUE EN POURSUITE AVEC TIR DE CHASSE

échelon dans des plans verticaux bien séparés, de façon à ce que les feux ne se gênent point et surtout que le *cône* d'air et remous de chaque avion ne vienne souffler le voisin.

D'autre part, les vitesses des avions étant supérieures à celles du dirigeable, il arrivera dans la poursuite un moment où la distance sera tellement rapprochée qu'elle deviendra dangereuse en offrant un but trop visible aux rafales des canons du dirigeable.

A ce moment, il faudra gagner de la hauteur pour dépasser le dirigeable, et tandis que les uns, revenant sur leurs pas, attaquent le dirigeable en avant et le surplombent, que les autres l'attaquent au flanc ou par l'arrière, en chasse ; le dirigeable allemand, offrant une cible énorme, se verra dominé, entouré, encerclé des feux des mitrailleuses de l'escadrille d'avions acharnés à sa perte.



COMBAT AUTOUR D'UN ZEPPELIN

Quel sera le résultat tangible de cette attaque ? Quels effets meurtriers ou destructifs espère-t-on obtenir de nos avions, tant pour les mitrailleuses que pour les lances-fusées incendiaires ?

Les balles des mitrailleuses (sauf des cas où elles rencontrent, par hasard, un organe essentiel) ne peuvent faire que des trous par où le gaz s'échappera.

Si le tir est bien ajusté, la multiplicité des trous, même sur des masses gazeuses de 1.800 mètres cubes, amèneront un diminutif de force ascensionnelle : le dirigeable ne pourra pas arriver, à partir de ce moment, à remplir sa mission. De plus, ces balles peuvent atteindre le personnel à bord du dirigeable et casser des organes (moteur, hélice, transmissions, etc.), d'où une certaine perturbation de la marche de l'aéronat.

Enfin, les fusées incendiaires bien ajustées (une fois le tir de l'aile de passerelle éteint) peuvent arriver rapidement à enflammer le dirigeable et le faire exploser... Ce qui est le *but*.

Par contre, quels sont les risques de l'avion ?

Offrant aux mitrailleuses allemandes une surface carrée de 12 mètres carrés, il constituera à 500 ou 600 mètres un but très petit et en plus mobile, et cherchera par des montées, descentes, plongées à augmenter la mobilité et la difficulté du tir.

Même atteint, dans ses ailes ou hélices, il devient hors de combat, mais est remplacé par un autre avion et, tandis que l'artillerie de passerelle cherchera à répondre à un avion, les cinq autres, convergeant leurs feux, arrivent à la destruction cherchée.

Nous sommes donc amené à penser qu'il faut au moins 5 avions pour détruire un dirigeable.

Or, l'Allemagne, sur 27 dirigeables, à l'heure actuelle, en service, peut offrir 17 dirigeables du type rigide, véritablement armés en dreadnought et peuvent menacer la tranquillité de nos populations urbaines.

C'est donc un minimum de $5 \times 17 = 85$ avions, armés de mitrailleuses, qu'il faut à la France, pour avoir la maîtrise de l'air — et ceci n'est qu'un minimum — car il se peut que les autres unités, type Parseval, quoique guère souples, puissent être armées, par les Allemands, de canons à longue portée et de mitrailleuses.

Quant à la vitesse que les avions armés peuvent avoir, elle devra se rapprocher de 100 kilomètres, puisque les dirigeables, type rigide, 18.000$^{m^3}$, oscillent entre 70 et 75 à l'heure.

Ainsi donc, *à l'heure actuelle*, avec un chiffre de 100 avions à mitrailleuses, le problème de la maîtrise de l'air semble pouvoir être résolu, en supposant que les expériences de tirs, les manœuvres d'attaque contre les dirigeables, soient poussées le plus rapidement possible, comme il est dans le programme de l'aéronautique militaire dans l'année 1912-1913.

LE BLINDAGE DES AÉROPLANES

Nous avons dit que, par ordre de nécessité, l'armement en mitrailleuses de *certaines catégories* d'aéroplanes (*biplans destructeurs*) s'imposait comme nécessité immédiate.

Le blindage, d'une opportunité moins immédiate que l'armement, devra néanmoins suivre pour faire entrer l'aéroplane de guerre, dans son rôle le plus efficace.

La question du *blindage* est assez délicate : que doit-on blinder ? et que peut-on laisser, sans inconvénient grave, non blindé en l'état actuel des choses ?

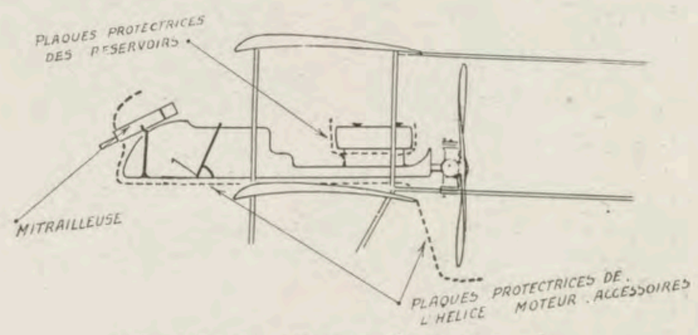
Il est certain que rêver, comme le cherchent, à l'heure actuelle, les maisons allemandes, la Société « Taube », en particulier, l'aéroplane blindé, cuirassé de partout, est une utopie pour l'avion actuel. Mais on peut blinder les organes essentiels sans trop d'augmentation de poids, à savoir, par ordre d'intérêt :

1° *Le capot du pilote et du tireur ;*

2° *Les organes accessoires du moteur* (réservoir, magnéto, carburateur, etc.)

3° *Le moteur et, si possible, son hélice.*

Il est certain que le capot doit être le premier blindé, puisqu'il correspond à la tourelle du cuirassé, et que le tireur et le pilote une fois blessés c'est la chute ou tout au moins la mise hors combat des dirigeants de l'action.



ORGANES QUI DOIVENT ÊTRE BLINDÉS DANS UN AÉROPLANE.

En prenant pour base l'aéroplane mitrailleuse que la maison Farman étudie, on voit, d'après le schéma ci-joint *que le blindage doit se faire par-dessous* et est inutile, presque, sur les côtés, pour les raisons tactiques déjà exposées de l'attaque du dirigeable par l'avion et sur lesquelles nous allons revenir.

Pour les accessoires, un blindage sous l'aile à l'endroit où le fuselage repose sur le plan inférieur est tout indiqué pour protéger la magnéto, la pompe et les réservoirs. Pour plus de précaution, le réservoir peut être blindé.

Enfin, question plus délicate, il reste le moteur et surtout l'hélice.

Le blindage de l'hélice elle-même est, à l'heure actuelle, une impossibilité. C'est l'alourdir, lui enlever ses qualités tractives par excellence.

Mais, comme le montre le schéma ci-contre d'attaque d'avion contre dirigeable, c'est toujours *par-dessous* qu'il faut blinder, puisque l'avion attaquera *en chasse* et toujours dans *situation dominante*. Nous disons affirmativement : il attaquera, puisqu'il aura pour lui une *mobilité* et une *vitesse* supérieure au dirigeable. Quand, par suite des nécessités de combat, il sera amené à prononcer son attaque par l'avant, il fera un détour hors de portée des balles, et se présentera toujours dans un plan perpendiculaire à la ligne de feu, c'est-à-dire n'offrant que des parties blindées,

Mais il ne suffit pas de dire : il faut *blinder* et d'indiquer les endroits vifs de la question, il faut savoir si, à l'heure actuelle, la solution est possible au point de vue pratique.

Les récentes statistiques nous disent que :

1 aéroplane muni d'un 80 HP emporte environ (poids utile)	250 kilos
1 aéroplane muni d'un 100 HP emporte environ (poids utile)	300 »

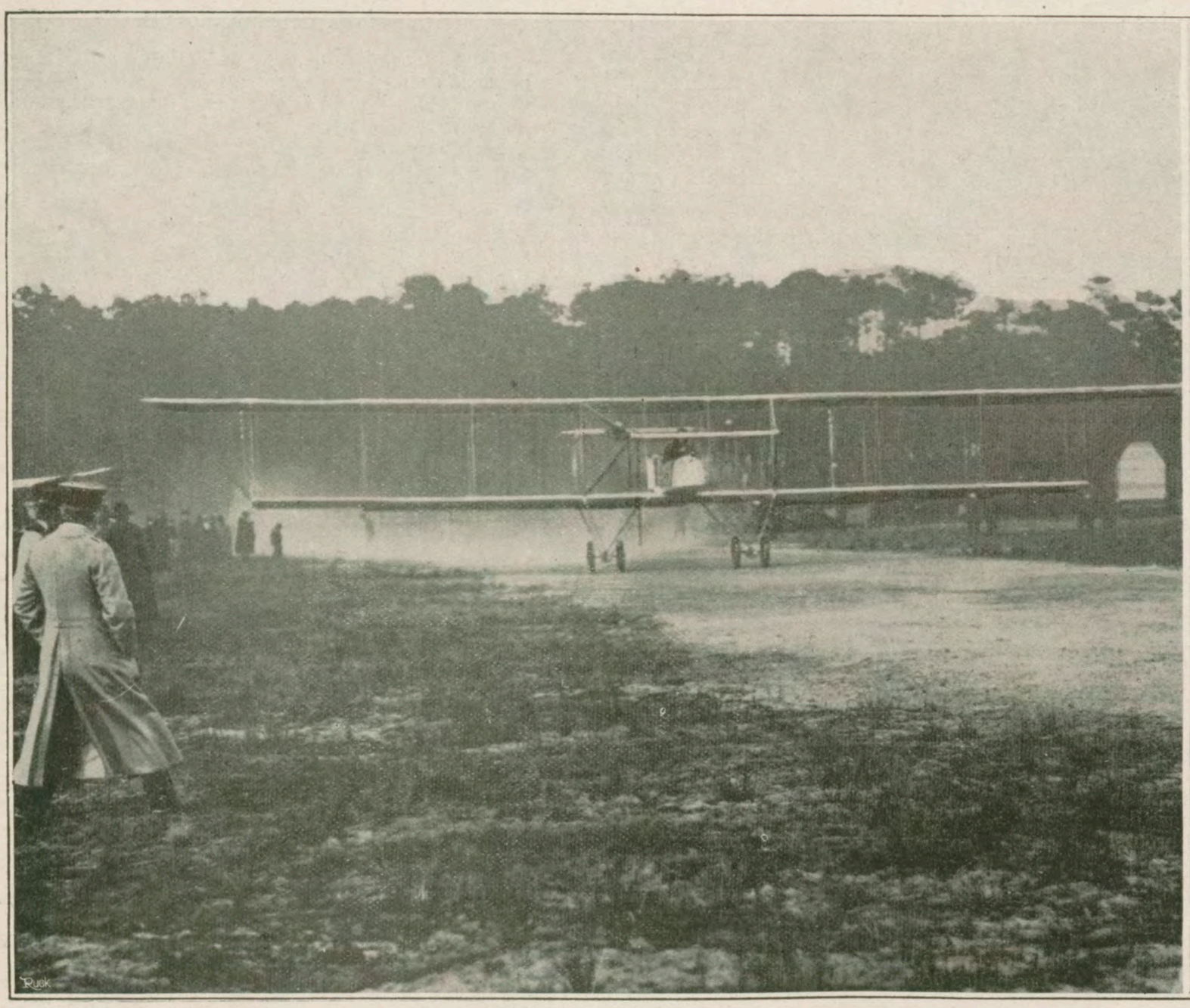
Or, sur ces poids utiles indiqués, il nous faut compter :

2 personnes à bord (pilote et tireur) environ.	150 kilos
Le combustible (essence, huile), pour trois heures	90 »
La mitrailleuse et son approvisionnement.	50 »
Les accessoires du bord (trousse, etc.). .	10 »
Total :	300 kilos.

(A suivre.)

MARC GOUVIEUX.

L'AVIATION EN ALLEMAGNE



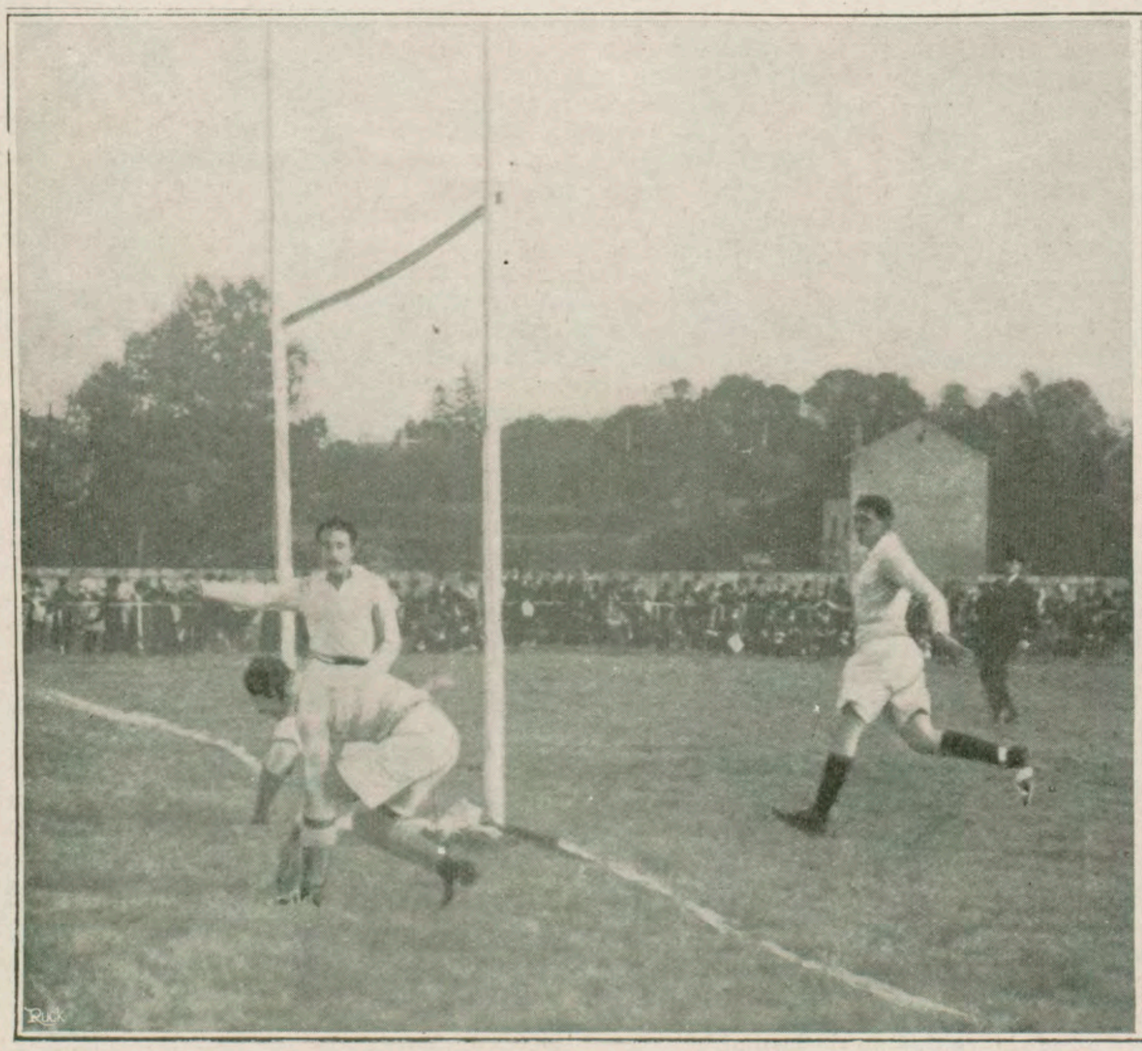
UN APPAREIL VOLUMINEUX

Ce monstrueux biplan, qui prit part à la semaine de Johannisthal, montre que nos voisins continuent à nous copier avec une certaine audace, mais qu'ils n'arrivent pas encore à pouvoir rivaliser avec nos modèles d'aéroplanes.

FOKKER

Le pilote allemand, Fokker, l'un des champions d'Outre-Rhin, vainqueur du Prix de hauteur, avec 3.095 mètres, à Johannisthal.

UN NOUVEAU TERRAIN DE FOOTBALL



LE RACING BAT LE PARIS-UNIVERSITÉ-CLUB

Dimanche dernier, le Paris-Université-Club inaugurait son nouveau terrain de la Croix-de-Berny. Le Racing triompha par 38 points à 3 de ses amphytrions.

LE RACING TRANSFORME UN BUT

Les racingmen dominèrent de bout en bout leurs adversaires, dont l'équipe avait été trop rapidement composée et qui manquait surtout d'entrainement.

Le Gérant : CHARLES GUYOT.

Imp. de *La Vie au Grand Air*.— H.-L. MOTTI, dir., 13, impasse Ronsin, Paris.